SEIT JONUZAJ
NEKI LAMEBORSHI

DETARIA SHQIPTARE NË RRJEDHËN E KOHËS

2018

Autor:
Seit Jonuzaj
Neki Lameborshi

Titulli:
Detaria shqiptare në rrjedhën e kohës

Bashkëpunuan:
Qemal Hysaj e Izet Veçani.

Redaktor letrar:
Prof. dr. Rami Memushaj

Mbështetur nga:

KOMPANIA ME E MADHE E SIGURIMEVE!

SIGAL UNIQA
UNIQA GROUP AUSTRIA

Shtëpia botuese:

PASQYRA E LËNDËS

SEIT JONUZAJ



U lind në fshatin Kallarat të rrethin Vlorë në janar 1928. Gjat viteve të luftës, u rreshtua në forcat partizane si pionier në Brigadën e VIII partizane.

Pas çlirimit, në vitet 1945-47 vazhdoi shkollën "Skënderbej" në Tiranë. Ndërkohë në vitet 1947-52 kreu studimet e larta në akademitë e BS për navigator e më pas edhe kualifikim pasuniversitar në Leningrad, BS.

Për vite të tëra shërbeu në radhët e Flotës Ushtarake Detare; fillimisht komandat anijeje, pastaj shef lundrimi në komandën e FLD, shef shtabi brigade, pedagog në Akademinë e Marinës dhe së fundi pedagog në universitetin "Ismail Qemali" Vlorë. Gjat karierës së tij ka udhëhequr studime hidrografike dhe hidrologjike në Adriatik e Jon (1964); ka marrë pjesë si kryespecialist lundrimi gjat çminimit të kanalit të Korfuzit (1957), është njohës i 4 gjuhëve të huaja, ka marrë pjesë në shumë simpoziume shkencore ku ka mbajtur kumtesa për traditat detare të popullit shqiptar. Ka botuar si autor dhe bashkautor një varg librash në fushën e detarisë, si "udhëzues lundrimi për detin Jon dhe Adriatik", "Fjalor i termave të detarisë", "Parandalimi i përplasjeve në det", disa rregullore lundrimi etj

NEKI LAMEBORSHI



U lind fshatin në Radhimë, Vlorë më 1 qershor 1955. Pas përfundimit të shkollës 8-vjeçare në vendlindje, në vitet 1970-74 kreu shkollën e mesme "Ali Demi" në Vlorë. Më pas, pasi kreu studimet në Akademinë e Marinës, në vitin 1978 u diplomua si navigator. Për vite të tëra ka shërbyer në anijet e Flotës Ushtarake Detare, fillimisht si komandant anijeje e pastaj drejtues reparti. Ndërsa pas vitit 1993, pasi u lirua nga ushtria, vazhdon të shërbejë si kapiten në anije të ndryshme pasagjerësh dhe mallrash. Gjat kësaj periudhe ka kryer privatisht kurse të ndryshme kualifilimi në kuadrin e kërkesave të IMO-s (Organizata Ndërkombëtare Detare).

Ka qenë anëtar komisioni në hartimin e historikut të Bazës Ushtarake Detare të Vlorës (1987), si dhe autor i librit "Bota Radhimjote" kushtuar vendlindjes (2006).

PARATHËNIE

Qëllimi i paraqitjes të këtij punimi është që t'u jepet mundësia lexuesve të interesuar të njohin traditat detare të popullit shqiptar dhe rrugët e zhvillimit të detarisë shqiptare në rrjedhën e historisë së saj. Në radhë të parë ky botim mund t'u shërbejë studentëve të Fakultetit të Detarisë, detarëve dhe lundërtarëve shqiptarë, si dhe një rrethi më të gjerë lexuesish, që kanë kureshtje e duan të zgjerojnë horizontin e tyre mbi zhvillimin e detarisë shqiptare prej lashtësisë deri në ditët tona si dhe njohjen e traditave detare shqiptare. Hulumtimi i materialeve të ndryshme arkivore, shfrytëzimi i shkrimeve të autoreve klasikë, studiuesve të huaj e shqiptarë si Bahri Brisku, Dhimitri Pilika, Zija Shkodra, Moikom Zeqo, Agim Parruca, Rrok Zojzi, Aristidh Kola, Stefanaq Pollo, Selami Pulaha, Bep Jubani, Vasil Meksi, Injac Zamputi, Hajro Ulqinaku, prof. Maksut Haxhibrahimi etj, si dhe i kujtimeve të kuadrove detare të flotës ushtarake e tregtare, që me penën e tyre kanë përshkruar ngjarje të jetuara, nostalgjinë e justifikuar për vetë përkushtimin që kanë pasur për profesionin, vështirësi të kapërcyera etj, si Arqile Papadhimitri, Pali Carapuli, Qemal Hysaj, Selam Qejvanaj, Sadik Gërxhaliu, Izet Veçani, Ndue Jaku, Fatosh Voshtina, Petrit Myftiu, Feruz Mataj, Dashamir Janina, Dhiogjen Gjergji, Fadil Zeqiri, Kristaq Çito, Lutfi Gjika, Agathokli Loli, Anastas Goga, Artur Meçollari etj, ndihmuan në plotësimin sa më mirë të këtij botimi.

Po ashtu, përveç fotove të ndryshme të gjetura, një ndihmesë të madhe me arkivin e tyre fotografik kanë dhënë edhe Dashamir Janina (Durrës), Novruz Barjami, Artur Meçollari e Haki Rrokaj (Vlorë), Ilir Çapuni (Ulqin), Emilio Rossano e Cesare Balzi (Itali) etj.

AUTORËT

I. HYRJE

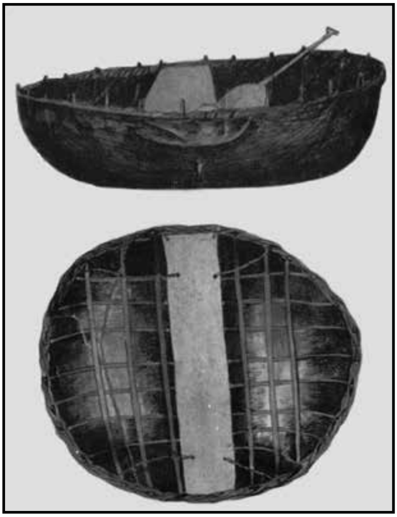
Mbi dy të tretat e sipërfaqes së tokës e zënë hapësirat ujore të pafundme të oqeaneve, deteve, lumenjve e liqeneve. Uji, qysh në epokën e gurit duhet të ketë tërhequr vëmendjen e njeriut si një nga burimet natyrore kryesore të jetës. Është e natyrshme që njerëzit, krahas bujqësisë e gjuetisë, do të merreshin edhe me peshkim në det. Fillimisht, njeriu mund të përfytyrohet i hipur mbi një kërcu të gjetur rastësisht ose duke rendur me një shkop në dorë pas ndonjë gjahu në ujë, si molusqe apo peshq.

Ndërkohë që lundrimin e parë njeriu e ka kryer atëherë kur, i ndërgjegjshëm, ai ka mundur të përshtatë si mjet lundrimi një trung druri apo disa së bashku (trap i lehtë), kosha prej xunkthi ose kallami e pastaj lundra shumë të thjeshta prej lëkure të regjur kafshësh dhe ca më vonë trungje në trajtë govate të bëra me anën e gdhendjes (grryerjes) së një trungu të plotë. Të gjitha këto mjete viheshin në lëvizje e drejtoheshin me anën e një shkopi të gjatë dhe ca më vonë me lopatë druri. Kështu pra, filloi ndërtimi i mjeteve lundruese dhe transporti ujor. Gjurmë të këtyre mjeteve primitive janë hasur ndër shekuj në skaje të ndryshme të botës.

Është e natyrshme që lundrimi, si një nga fushat e veprimtarisë njerëzore, gjatë zhvillimit historik ka ecur drejt përmirësimit e përsosjes, si çdo fushë tjetër e jetës njerëzore. Kështu, në një nivel më të lartë lundrimi kaloi kur njeriu mundi të verë në përdorim mjete lundruese me lopata (rrema), që u bë i vetmi mjet shtytës (rreth 6.000–4.000 vjet p.e.s). Shkallë-shkallë, përmasat e mjeteve lundruese filluan të zmadhohen, u përmirësua ndërtimi i tyre, u

shtua sasia e rremtarëve nga një radhë në dy-tri. Kjo bëri të mundur që lundrimi nga një pellg ujor i kufizuar të dilte në pellgje e dete më të gjera, por gjithmonë përgjatë brigjeve ose ndërmjet dy brigjeve të afërta. Sigurisht, do të kalonin shumë shekuj derisa niveli i zhvillimit do t'u jepte mundësi njerëzve të ndërtonin mjete lundruese të afta për të përshkuar gjithë hapësirat ujore.

Edhe në bregdetin perëndimor të Gadishullit Ballkanik, ku kanë jetuar ilirët, dhe në disa ujëra të brendshme, si në liqenin e Prespës, të Shkodrës, Butrintit, në lagunën e Nartës etj., janë zbuluar mbeturina të disa mjeteve lundruese primitive, të cilat përfaqësojnë mjetet lundruese më të lashta të gjetura në këto treva. Ulqinakët tregojnë se të parët e tyre lundronin gjatë verës përgjatë brigjeve të Adriatikut me mjete të vogla njëtrungshe, kurse himarjotët lundronin nga një skelë në tjetrën me mjete në formë koshi të veshura nga jashtë me lëkurë (fotoja përbri)[1]. Sipas të thënave ndër shekuj, banorët e vjetër të Himarës gjatë lundrimeve ditën orientoheshin me anën e diellit, kurse natën me anën e yjeve, objekte të cilat i mbanin në një drejtim të caktuar ndaj anëve të mjetit lundrues për të shkuar në skelën tjetër.



Një nga shpikjet më të mëdha (afërsisht 5.000 - 4.000 vjet p.e.s) që ndikoi në mënyrë vendimtare në zhvillimin e lundrimit, ishte përdorimi i pëlhurës. Fillimisht, pëlhurat bëheshin prej lëkure kaf-shësh ose rrogozash dhe përdoreshin si shtytës vetëm

1 Arkivi i muzeut historik, Vlorë.

gjatë erës shoqëruese. Me futjen në përdorim të pëlhurës, u bë i mundur udhëtimi në distanca të gjata në det. Kur njerëzit filluan t'u largoheshin brigjeve, orientoheshin me anën e objekteve qiellore (diell, hënë, yje), si dhe nga fluturimi i shpendëve të ndryshëm, drejtimi i lëvizjes së të cilëve tregonte tokën etj.

Një zhvillim të madh mori lundrimi te popujt e vendeve të Mesdheut, ku qytetërimi egjiptian ndikoi në përsosjen e teknikave për ndërtimin e anijeve. Nga burime historike dihet se ata qysh para 3.500 vjetësh kishin ndërtuar anije për të bërë tregti me vende të tjera mesdhetare. Ndërsa fenikasit[2] kanë dhënë një ndihmesë të madhe në zhvillimin e detarisë në pellgun mesdhetar. Anijet e tyre dalloheshin për cilësinë e lartë të ndërtimit, duke u quajtur ato me pëlhura si më të mirat për kohën.

Në kohët e lashta mund të përmendet edhe Kartagjena[3], anijet cilësore të së cilës në shek. VI p.e.s kishin arritur deri në bregun perëndimor afrikan. Ndërsa Kreta e në përgjithësi banorët helenë të brigjeve dhe të ishujve të Egjeut, që kanë pasur kushte të përshtatshme gjeografike (me shumë gjire e vend-bregëzime natyralisht të mbrojtura), po në këtë periudhë arritën një zhvillim në detari. Si rezultat i këtij zhvillimi me mjetet e tyre lundruese, shumë fise helene në shek. VII-VI p.e.s krijuan koloni në një pjesë të mirë të bregdetit mesdhetar, përfshi këtu edhe bregdetin pellazgo-ilir (prej Ambrakisë deri në Rizon e më lartë). Këto fise, duke qenë vazhdimisht në marrëdhënie të ndërsjella me fiset ilire si në Butrint, Orik, Aulon, Apoloni, Epidamn, Lissus etj. gërshetuan traditën e tyre detare me atë ilire, duke arritur kështu detaria në Adriatik e Jon një kulm zhvillimi, pavarësisht se në momente të veçanta këto ngulime shkaktuan konflikte.

Ndërsa Roma rreth shek. III p.e.s arriti një kulm në zhvillimin e

---

2 *Fenikasit – popull i lashtë që ka jetuar në brigjet e Libanit dhe të Sirisë së sotme në mijëvjeçarët II–I p.e.s.*

3 *Kartagjena – qytet i ndërtuar nga ngulime fenikase rreth shek. IX p.e.s. në bregdetin e Tunizisë (Afrika veriore), pranë qytetit Tuniz sot.*

saj, që u shoqërua me krijimin e një flote detare të fortë, me të cilën ndërmori sulme ushtarake të njëpasnjëshme për pushtimin e Ilirisë, Maqedonisë, më pas të helenëve etj. Këto luftra dëmtuan rëndë qytetërimin ilir e në këtë kuadër edhe traditën detare të popujve ilirikë.

Në historinë botërore, një shtysë të madhe në zhvillimin e detarisë dha përdorimi i gjilpërës magnetike në mjetet lundruese e më vonë, rreth në shek. XI-XII i busullës magnetike, duke siguruar kështu orientimin në det të hapur. Ndërsa shpikja e makinës me avull dhe përdorimi i saj në anije së bashku me helikën në shek. XVIII, shënuan një hop të madh për modernizimin e vazhdueshëm të mjeteve detare dhe lundrimin e pakufizuar në hapësirat e pafundme ujore.

Ndërsa arritjet e shkencës e teknikës, veçanërisht gjatë shek. XX, përbëjnë një revolucion në fushën e ndërtimit të anijeve, duke u kthyer tregtia nëpërmjet deteve e oqeaneve një veprimtari e rëndësishme për jetën në tokë.

Në këtë kuadër, edhe banorët shqipfolës të bregdetit Adriatik e Jon, kanë ecur paralelisht me popujt e tjerë, duke e konsideruar detin si pjesë të jetës së tyre dhe detarinë si nevojë komunikimi e zhvillimi.

II. BREGDETI SHQIPTAR DHE KUSHTET GJEOGRAFIKO-LUNDRIMORE TË TIJ

Detaria e çdo vendi zhvillohet në kushte dhe hapësira gjeografiko-detare të caktuara. Prandaj, një përshkrim i shkurtër hidrometeorologjik e gjeografiko-lundrimor i bregdetit shqiptar, ku lindi dhe u zhvillua ndër shekuj detaria shqiptare, besojmë se është i nevojshëm.

Shqipëria është vend mesdhetar, që laget nga ujërat e deteve Adriatik e Jon. Deti Adriatik përbën gjirin më të madh të detit Mesdhe, që futet thellë në veri midis gadishullit Ballkanik dhe atij Apenin. Pjesa më e ngushtë e detit Adriatik, që përbën hyrjen e tij, ndodhet ndërmjet kepit të Gjuhëzës në bregdetin shqiptar dhe kepit të Otrantos në atë italian dhe quhet ngushtica e Otrantos. Adriatiku ka një shtrirje nga juglindja në veriperëndim prej gati 460 miljesh detare, me gjerësinë më të madhe rreth 110 milje[4] e më të voglën rreth 40 milje, nga kepi i Gjuhëzës në kepin e Otrantos. Ky det ka një sipërfaqe prej 130.000 km². Emrin e ka marrë nga qyteti Adria, i themeluar në vitin 1376 p.e.s në bregdetin e pjesës verilindore të këtij deti.

Nëpërmjet ngushticës së Otrantos, Adriatiku lidhet me detin Jon, që lag bregdetin shqiptar të jugut dhe ndodhet në pjesën qendrore të Mesdheut. Joni shtrihet midis bregdetit perëndimor të gadishullit Ballkanik, bregdetit jugor të gadishullit Apenin dhe atij lindor të ishullit të Sicilisë. Në lidhje me emrin e këtij deti, duhet marre për bazë fakti që, deri në jug të Peloponezit, popullsia bregdetare ndër shekuj ka qenë shqipfolëse (arvanitas). Sipas Strabonit edhe

4 *Një milje detare = 1852 m.*

2000 vjet më parë, ky quhej deti Ion –Jon (që spjegohet vetëm nga shqipja (deti jon, ynë).

Bregdeti shqiptar, prej kepit të Stilit në jug deri në grykë-derdhjen e Bunës në veri, ka një gjatësi rreth 220 milje detare (407 km). Duke filluar nga jugu deri në gjirin e Vlorës, bregdeti është malor, me shkëmbinj të thepisur, që zbresin drejt në thellësitë e detit dhe me gjire të shumta e piktoreske, të thella e me zallishte, si gjiri i Sarandës, Palermos, Spilesë (Himarës) e i Vlorës. Maja më e lartë e vargut të maleve të Vetëtimës (vargu Keraun) është mali i Çikës, që arrin lartësinë 2045 m. Pjesa më e madhe e këtij vargmali është i zhveshur. Në këtë zonë, në lartësinë 1.027 m mbi nivelin e detit, ndodhet qafa e Llogorasë, e cila ndan malin e Çikës dhe atë të Qores nga gadishulli i Karaburunit. Llogaraja, faqja jugore e së cilës zbret thikë në detin Jon, është e mbuluar me pyje të dendura halore. Ndërsa Karaburuni përbën gadishullin më të madh të bregdetit shqiptar, me lartësi nga 1.498 m (maja e Shën Iliut) deri në 732 m (maja e Ilqes). Në përgjithësi, Karaburuni është i zhveshur; në pjesë të veçanta të tij gjenden valanidhi dhe shkurre mesdhetare.

Në veri të Karaburunit ndodhet i vetmi ishull i Shqipërisë me sipërfaqe 5,7 km^2, me një gji (gjiri i Shënkollit), ku është ndërtuar edhe porti. Sazani ndahet prej Karaburunit nga një ngushticë 2,6 milje e gjerë, ndërsa në veri atë e ndan nga bregdeti Vjosë–Treporte një ngushticë pak më e gjerë, 3,1 milje. Sazani shtrihet përballë hyrjes së gjirit të Vlorës, 9,1 milje larg nga porti i këtij qyteti. Gjatësia e ishullit është 2,5 milje ndërsa gjerësia afërsisht një milje. Është malor, gati shkëmbor; ka dy lartësi, në veri 342 m dhe në juglindje 331 m, ndërsa midis dy majave shtrihet një pllajë më e shtruar argjilore. Pjesët veriore, perëndimore dhe jugore e ishullit janë shkëmbore të ashpra e me thellësi të mëdha të detit, kurse pjesa lindore është më e butë, duke përfunduar në

bregdet me plazhe rëre. Ka një klimë tipike mesdhetare me shumë lagështi, ku temperatura mesatare vjetore është 16,2º C dhe sasia e reshjeve 715 mm shi në vit. Kjo klimë lejon zhvillimin e një flore të pasur mesdhetare, ndërsa fauna është e kufizuar; gjenden insekte me shumicë, disa lloje zvarranikësh, ndër të cilët Vipera ammodytes (shumë i lashtë) dhe lepuj të egër (raca Begún, e sjellë nga italianët kur ishulli ishte në zotërim të tyre). Më parë, deri në fillim të shek. XX ka pasur edhe dhí të egra.



Pamje e ishullit të Sazanit nga jugperëndimi

Për vetë pozicionin gjeografik që ka, Sazani gjithmonë është konsideruar si një pikë strategjike e si porta hyrëse e gjirit të Vlorës. Pikërisht për këtë arsye ky ishull gjatë shekujve ka qenë pjesë e synimeve të vendeve të ndryshme. Sipas dokumenteve të shkruara, Sazani për herë të parë përmendet nga Skilaksi në shek. VI p.e.s. Pas një kontrolli të gjatë nga Venediku, në shek. XV ai u pushtua nga osmanët.

Në fillim të shek. XIX, së bashku me ishujt jonian, u pushtua nga Anglia, e cila në vitin 1864 ia ktheu Greqisë, por Sazani përsëri u kontrollua nga Perandoria Osmane deri në shpërbërje të saj. Në vitin 1912, Greqia vendosi trupa për të bllokuar komunikimin

nga deti të qeverisë së Vlorës pas shpalljes së Pavarësisë, por më 1913 u detyrua të largohej pas vendimit të marrë nga Konferenca e Ambasadorëve në Londër, ku Sazani u përfshi brenda kufijve të Shqipërisë .

Më 1914, ishulli i Sazanit u pushtua nga Italia, e cila edhe pas largimit nga Vlora më 1920, e mbajti si pjesë të saj nën administrimin e Pulies, duke ndërtuar atje edhe një port të vogël.



Porti i Sazanit në vitin 1935

Pas kapitullimit të Italisë fashiste më 1943, ishulli u vu nën kontrollin e trupave gjermane dhe, pas përfundimit të Luftës II Botërore, u bë përfundimisht pjesë e territorit të Shqipërisë.

Bregdeti shqiptar nga gjiri i Vlorës deri në derdhje të Bunës është i ulët, fushor-kodrinor, plot bimësi e pyje dhe ujëra të cekëta me plazhe rëre. Lidhja e bregdetit me thellësinë e vendit bëhet nëpërmjet grykave dhe gjireve ranore, si ai i Semanit, Durrësit, Lalëzit apo i Drinit, nga ku shkohet në qendrat e banuara bregdetare e pastaj drejt thellësisë. Në përgjithësi, kodrat që shtrihen përgjatë bregdetit janë të pasura me bimësi e të shkëputura nga njëra-tjetra.

Gjatë gjithë bregdetit shqiptar, prej jugut deri në veri, derdhen një sasi e madhe ujërash të ëmbla nga Bistrica, Izvori, Vjosa, Shkumbini, Semani, Erzeni, Ishmi, Mati, Drini e Buna, që përshkojnë gjithë sipërfaqen e Shqipërisë, pothuajse në drejtimin lindje-perëndim. Pranë grykëderdhjeve të tyre ndodhen edhe shumë laguna.

Për sa u përket thellësive, Adriatiku në përgjithësi është deti me thellësitë më të vogla në pellgun e Mesdheut. Më e thellë është pjesa jugore dhe ngushtica e Otrantos, ku thellësitë arrijnë mbi 1000 m. Relievi i fundit të detit përgjatë bregdetit shqiptar është pothuajse i rrafshët; thellësitë që nga vija bregdetare rriten shkallë-shkallë në drejtim të detit. Barasthellësia 100 m kalon 5–10 milje nga bregu, kurse thellësitë 800–1000 m ndeshen në largësinë 27 milje nga bregu. Thellësia më e madhe në Adriatik është 1.590 m, midis Shëngjinit (Shqipëri) dhe Monopolit (Itali).

Deti Jon është i thellë dhe, për shkak të bregdetit malor, thellësitë janë të mëdha qysh në afërsi të vijës bregdetare. Kështu, barasthellësia 100 m kalon në një largësi prej 3–5 milje nga bregu, kurse në disa vende si kepi i Gjuhëzës e në faqen veriperëndimore të Sazanit kalon pothuajse ngjitur me bregun. Ndërsa në largësinë 10 milje nga bregu, thellësitë rriten në mënyrë të dukshme deri në 1000-1500 m. Më tej, relievi i fundit të detit është i rrafshët. Thellësia më e madhe në Jon është 4.237 m, rreth 17–18 milje në jug-perëndim të ishullit grek Zakinth. Uji i këtyre deteve ka qartësi dhe ngjyrë të kaltër, me tejdukshmëri rreth 20–40 m. Trualli i fundit të detit kryesisht është rërë, llum dhe vende-vende deltinë e gurë. Bota bimore dhe shtazore në detin Adriatik dhe Jon është e përshtatshme për rritjen e të gjitha llojeve të peshqve e të molusqeve të pellgut të Mesdheut.

Klima dhe moti

Shqipëria ndodhet në zonën nëntropikale me klimë mesdhetare-atlantike, që karakterizohet nga një dimër mesatarisht i ngrohtë, me reshje shiu, dhe nga një verë e thatë, e kthjellët dhe e nxehtë. Faktorët kryesorë që përcaktojnë klimën dhe motin në Adriatik e Jon janë ndryshimet stinore në shpërndarjen e shtypjes atmosferike mbi pellgun e Mesdheut dhe mbi trevat fqinje të kontinentit, kalimet e shpeshta të cikloneve gjatë dimrit, mbrojtja e deteve nga malet lindore e verilindore dhe relievi i tokës përreth.

Për detin Jon, brigjet malore që pengojnë depërtimin e masave ajrore nga veriu në të, dhe temperatura krahasimisht e lartë e ujit janë arsyet kryesore të klimës tepër të butë për të tilla gjerësi gjeografike. Dimri është me kohë të paqëndrueshme, me vranësira të mëdha, me reshje të shumta dhe me një ndryshim të theksuar të temperaturës gjatë ndryshimit të erërave, sidomos gjatë kthimit të tyre nga drejtimi verior. Kalimi i fronteve të ftohta shoqërohet, si rregull, me erëra të fuqishme, stuhi dhe reshje shiu e bore. Në verë, veprimtaria ciklonike pothuajse mungon, prandaj mbizotëron moti i qëndrueshëm, i kthjellët dhe pa reshje e mjegull të gjatë, kurse temperatura e ajrit është e lartë.

Faktorët që veprojnë më fuqishëm në formimin e kushteve meteorologjike të detit, janë kushtet e qarkullimit të përgjithshëm të atmosferës, intensiteti i të cilëve caktohet nga vendndodhja dhe karakteri bashkëveprues i qendrave barike të atmosferës, sidomos të anticiklonit të Azoreve, të anticiklonit veror euro-aziatik dhe të depresioneve verore me qendër mbi shkretëtirën e Saharasë dhe Azinë e Vogël. Ndryshimi i intensitetit dhe i vendndodhjes së fushave barike shkakton ndryshimin e kushteve të lëvizjes së masave ajrore, të rrugëve të cikloneve dhe, lidhur me të, edhe të kushteve të motit në stinë të ndryshme të vitit.

Në muajt e ftohtë të vitit (nëntor - mars) mbi bregdetin jugor

të Mesdheut shtrihet një gjuhë e anticiklonit të Azoreve; në veri ajo e anticiklonit siberian, kurse mbi det formohet një zonë me trysni të ulët, me qendër në zonën e Sardenjës dhe të Korsikës, në Adriatik dhe në juglindje të Qipros (trysnia mesatare rreth 1.016–1.018 milibar). Një vendosje e tillë e fushave barike ndihmon për shtrirjen në jug të frontit polar, që përcakton karakterin e motit në stinën e ftohtë.

Në verë, gjuha e anticiklonit të Azoreve kthehet në oqeanin Atlantik, kurse vetë anticikloni zhvendoset më në veri. Ndërkohë edhe fronti polar shtrihet në veri të paralelit 450. Rrugët e cikloneve që zhvillohen gjatë frontit polar, kalojnë në veri pa e kapur zonën, ku përfshihet edhe Shqipëria, gjë që krijon kushte të mira për kohët anticiklonale (qiell i kthjellët, pa reshje etj.), që karakterizojnë stinën verore. Tipat kryesorë të masave ajrore që përcaktojnë kushtet e kohës në zonën tonë, janë ajri polar dhe ai tropikal. Masa polare mbizotëron kryesisht gjatë dimrit, kurse ajo tropikale përgjatë verës. Përveç kësaj, vetë Mesdheu është burim i formimit të një mase të veçantë ajrore mesdhetare, që formohet për shkak të shndërrimit mbi këtë det të ajrit të ftohtë, që vjen nga veriu dhe të atij të ngrohtë që vjen nga jugu. Kjo masë ajrore mesdhetare karakterizohet nga lagështia e tepërt dhe temperatura e lartë e ajrit.

Në detin Adriatik vërehen këta tipa kryesorë moti:

– Moti i tipit **murrlan anticiklonal** – kryesisht i kthjellët, i thatë, me shtypje të lartë atmosferike dhe ftohje mesatare. Me këtë mot, në zonat bregdetare vërehen erëra të fuqishme murrlani, që vijnë duke u dobësuar në njëfarë largësie nga bregdeti. Ky mot është karakteristik kryesisht për stinën e dimrit dhe mund të zgjatë 2–3 javë.

– Moti i tipit **murrlan ciklonal** – karakterizohet nga erëra të fuqishme dhe të vazhdueshme nga veriu dhe verilindja. Moti zakonisht është me vranësira, i ftohtë dhe me reshje shiu a bore.

– Moti i tipit **shirok anticiklonal** – karakterizohet nga erërat e jugut, me qiell pa ré ose ndonjëherë me re puplore-shtëllungore (cirius cumulus) ose shtresore të larta (alto stratus). Reshjet janë shumë të rralla. Ky lloj moti vërehet më shumë në pranverë dhe në vjeshtë.

– Moti i tipit **shirok ciklonal** – me erëra mesatarisht të freskëta nga lindja e juglindja deri në stuhi nga juglindja, me vranësira të dendura e të ulëta dhe herë-herë me reshje të forta shiu.

Ka edhe tipa të tjerë moti të ndërmjetëm, por tipat e sipërpërmendur janë më të rëndësishmit. Duhet theksuar se si murrlani ashtu edhe shiroku shkaktojnë valëzim të fuqishëm.

Temperaturat mesatare vjetore në Adriatikun e jugut dhe Jonin verior luhaten rreth 17–18°C. Temperatura mesatare e ajrit në korrik është 26° C, kurse në pika të ndryshme të bregdetit, kur shiroku fryn gjatë muajit gusht, temperaturat arrijnë deri në 42° C. Shiroku me lagështirë mund të jetë me shi ose pa shi. Në dimër shiroku me lagështirë mund të arrijë fuqinë e stuhisë dhe të shkaktojë trazimin e detit për disa ditë. Në Adriatikun qendror zotërojnë erërat nga veriu dhe verilindja (rreth 60% në muaj) ndërsa në Adriatikun jugor (bregdeti shqiptar) mbizotërojnë erërat nga verilindja (30–36%) dhe jugperëndimi (18–24%).

Regjimi hidrologjik (oqeanografik)

Regjimi hidrologjik në bregdetin shqiptar përcaktohet nga ujëkëmbimi me detin Mesdhe, dmth. është i lidhur me Mesdheun. Këtu ndikojnë edhe kushtet gjeografike, shtrirja e Adriatikut në drejtim veri-perëndim, ndryshimi i theksuar i thellësive në pjesën jugperëndimore e juglindore të tij, përthyerja e bregdetit dhe kushtet klimaterike të rajonit. Në regjimin hidrologjik të Jonit e të Adriatikut janë karakteristike temperaturat e larta të ujit, me kripësi e dendësi të madhe, ndryshim i parëndësishëm i nivelit, reshje të

dobëta dhe në përgjithësi valëzim mesatar.

Temperatura e ujit

Në sipërfaqe të detit, temperatura e ujit rritet zakonisht nga veriu në jug dhe nga perëndimi në lindje. Temperatura më e ulët vërehet në muajt dhjetor–shkurt, me një mesatare prej 14o C në pjesën jugperëndimore të Shqipërisë, ndërkohë që drejt veriut vjen duke u zvogëluar. Në muajin maj temperatura mesatare e ujit arrin rreth 17-18oC, ndërsa në korrik-gusht rreth 22-25oC. Ndryshimi stinor i temperaturës së ujit ndodh kryesisht në thellësinë 200-250 m, ndërsa më thellë ajo zakonisht qëndron 13o C. Për shkak të avullimit të madh, të lumenjve të paktë që derdhen në detet Jon e Adriatik, sikurse në atë Mesdhe, kripësia është më e madhe në to se në Atlantik. Ajo është 37–39‰ (për mijë), ku në pjesën jugore arrin në nivele më të mëdha.

Ndryshimi i nivelit të detit

Ndryshimi i nivelit të detit shkaktohet kryesisht nga veprimi i baticave dhe i erërave, që largojnë ose afrojnë ujërat. Në bregdetin shqiptar ai nuk është i madh: vlera mesatare e baticës sizigjike në të është rreth 0,2–0,4 m.

Rrjedha detare

Në bregdetin shqiptar rrjedha detare është vazhdim i qarkullimit të përgjithshëm të ujërave që vijnë nga deti Jon, të cilat hyjnë në Adriatik përmes ngushticës së Otrantos përgjatë bregdetit lindor. Pasi rrotullohet drejt jugperëndimit në Adriatikun Verior, rrjedha vazhdon përgjatë bregdetit jugperëndimor me drejtim jug–lindje, duke u kthyer përsëri në detin Jon. Shpejtësia e saj mesatare është rreth 0,3–0,5 nyje (milje/orë). Por, njëkohësisht, vërehen edhe rrjedha baticë–zbaticë si dhe ato të krijuara nga erërat që shtyjnë

ujin përpara. Përgjithësisht, rrjedhat nuk kanë shpejtësi të madhe, kurse ato të shkaktuara nga erërat mund të jenë edhe të fuqishme, por me karakter të përkohshëm.

Valëzimi i detit

Në pjesën më të madhe të vitit valëzimi i detit nuk është i madh, duke arritur deri në 0,2–0.3 m. Valëzimi i madh mbi 2–2,5 m vërehet krahasimisht rrallë. Përsëritja më e madhe e valëzimit të madh është në muajt dhjetor–shkurt (rreth 20–25 ditë në vit). Valëzimin më të madh e krijon era e murrlanit dhe më pak shiroku.

III. RËNDËSIA EKONOMIKO-TRANSPORTUESE DHE USHTARAKE E DETEVE QË LAGIN BREGDETIN SHQIPTAR

Në sistemin e lidhjeve tregtare me botën, transporti detar zë vendin kryesor, duke qenë lloji më ekonomik i transportit. Si në mbarë botën, edhe në Shqipëri ky transport shoqërohet me zhvillimin e infrastrukturës së porteve dhe përsosmërinë e llojeve të anijeve transportuese.

Bregdeti shqiptar ka gjire dhe vendqëndrime të përshtatshme për anijet si dhe portet në Durrës, Vlorë, Sarandë, Shëngjin e Himarë. Duke pasur kështu një pozitë gjeografike të favorshme, nga deti Jon e Adriatik largësia drejt vijave tregtare ndërkombëtare është shumë e vogël. Kjo është një nga arsyet kryesore që shqiptarët qysh nga lashtësia e kanë zhvilluar tregtinë nëpërmjet porteve të tyre, si Risoni, Tivari, Olcinoni (Ulqini), Skodrinoni (Shkodra), Shufada (Buna), Medea (Shëngjini), Dyrrahu (Durrësi), Bashtova (Shkumbini), Spinarica (Zvërneci), Aulona (Vlora), Orikoni (Orikumi), Kimeri (Himara), Onhezmi (Saranda), Buthroti (Butrinti), Toryni (Igumenica), Parga, Preveza etj. Si rezultat i zhvillimit ekonomiko-shoqëror, uljeve dhe ngritjeve, luftërave rajonale etj., rëndësia e tyre herë është rritur e herë është ulur. Edhe në shek. XXI komunikimi detar dhe portet detare mbeten Porta e Shqipërisë, nga ku sigurohen lidhjet me vendet mesdhetare, Evropën, Afrikën, Azinë e deri me Lindjen e Largët dhe Amerikën. Portet e Shqipërisë janë Durrësi, Vlora, Shëngjini, Saranda e Himara.

DURRËSI – Është porti më i madh i vendit. Qysh në lashtësi, i quajtur Epidamnos e më pas Dyrrachium, ka qenë një nga pikat më të rëndësishme të tregtisë midis Romës dhe Kostantinopolit,

nëpërmjet rrugës Egnatia, si dhe për komunikim prej gjithë Ballkanit qendror me Italinë e më tej. Këtë rëndësi ka edhe sot, i përfshirë në planin e lidhjeve paneuropiane dhe të korridoreve lindje–perëndim me ndërtimin e Korridorit të Tetë. Porti i Durrësit ndodhet në bregdetin e Shqipërisë së Mesme, në krye të gjirit me të njëjtin emër. Ujori i portit është ndarë nga deti me mole mbrojtëse, ku anijet deri në madhësi mesatare (15–20.000 tonë) futen nëpërmjet një kanali të hapur e të kufizuar me shenja pluskuese (bova), me thellësi rreth 12 m. Bregëzimi i anijeve bëhet në mole të kohës dhe me shërbime bashkëkohore për përpunimin e mallrave.



2014 – porti i Durrësit

Ka shërbim pilotimi, mjeksor, furnizim me ujë, ushqime dhe hidrokarbure; është i lidhur me rrjetin rrugor automobilistik e hekurudhor kombëtar, si dhe me rrugë automobilistike me Kosovën, Maqedoninë, Malin e Zi etj. Ka një kantier riparimi anijesh, një mol për eksport-import hidrokarburesh në Porto Romano, një tjetër për kontejnerët si dhe një port të ri për qëndrimin e peshkatoreve.

Gjithashtu, porti i Durrësit është terminali (pika fundore) më i madh për udhëtarët, me linja të rregullta detare midis Shqipërisë dhe porteve të huaja, si Bari, Brindisi, Ankona e Trieste (Itali), Koper (Slloveni) etj., nëpërmjet të cilëve lëvizin rreth 200–250.000 udhëtarë në vit.

Durrësi është qytet turistik. Këtu ndodhet amfiteatri më i madh në Shqipëri dhe njeri nga më të mëdhenjtë në Ballkan, i ndërtuar në lashtësi.



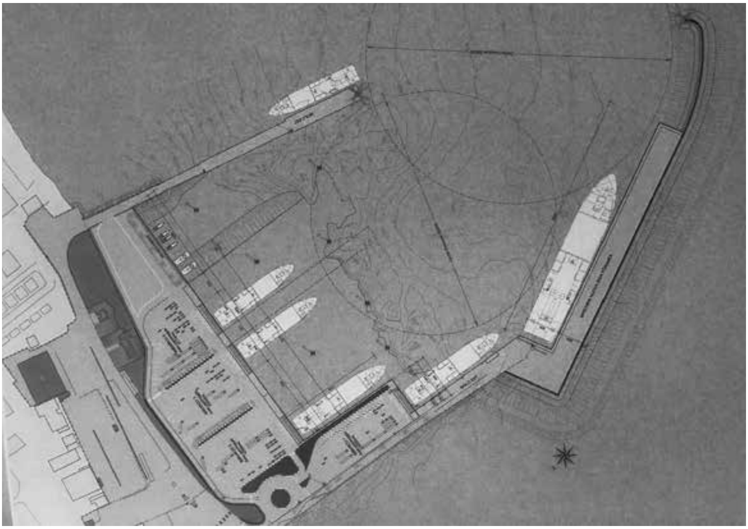
Amfiteatri i lashtë i Durrësit

VLORA, me emrin e lashtë Aulona, ndodhet në bregdetin jugor të Shqipërisë, në gjirin me të njëjtin emër, që është gjiri më i madh dhe më i mbrojtur i vendit. Në këtë gji ndodhen disa porte, më funksionali nga të cilët është ai pranë lagjes “Pavarësia” (Skelë) me thellësi natyrore deri në 5–8 m, i cili është duke u rindërtuar e zgjeruar. Në të përpunohen anije transporti deri në 10.000 tonë dhe anije udhëtarësh, që vijnë çdo ditë nga portet italiane të Otrantos e Brindizit. Nga ky port lëvizin rreth 100.000 udhëtarë në vit. Ka shërbim pilotimi, shëndetësor, furnizim me ujë, ushqime dhe hidrokarbure; është i lidhur me rrugë automobilistike kombëtare.

Vazhdon ndërtimi i një porti të ri më të madh afër Zvërnecit, ndërsa në vitin 2009 përfundoi porti për eksport-importin e hidrokarbureve (Petrolifera) në jug të portit të ri.

Po ashtu, në gjirin e Vlorës ka një port për bregëzimin e mjeteve të vogla në bregdetin e Radhimës dhe një port privat në Orikum

për bregëzimin e jahteve. Në Pashaliman, gjithashtu, ndodhet porti ushtarak që shërben si bazë ushtarako-detare dhe një kantier për riparim e ndërtim anijesh ushtarake deri në 200–300 tonë.



2016 – Projekti i portit të Skelës, Vlorë[5]

Vlora është zonë turistike në zhvillim, me shumë objekte historike e arkeologjike, ku mund të bëhen vizita, si kështjella (kalaja) e Kaninës, Muzeu historik dhe Monumenti i Pavarësisë në qendër të qytetit, Muzeu i Pavarësisë në lagjen "Pavarësia" (Skelë), qyteti i lashtë ilir Amantia (Ploçë) dhe amfiteatri antik i Orikut të lashtë. Gjiri i Vlorës ka një florë dhe faunë të shumëllojshme nënujore, duke krijuar kështu edhe mundësinë e zhvillimit të turizmit nënujor.

SHËNGJINI, i quajtur në mesjetë San Giovani di Medua, ndodhet në pjesën veriore të gjirit të Drinit. Porti është rindërtuar në vitet e fundit, duke 4–5-fishuar kapacitetin, megjithatë thellësitë e tanishme lejojnë vetëm futjen e anijeve të vogla. Aty përpunohen

5 *Kopjuar sipas origjinalit të afishuar në drejtorinë e portit Vlorë*

anije transporti, hidrokarburesh dhe udhëtarësh. Lidhet me rjetin kombëtar automobilistik. Ka shërbim pilotimi, shëndetësor, furnizim me ushqime, hidrokarbure etj. Pranë tij ndodhet qyteti i vjetër historik i Lezhës, me emrin antik Lissus, dhe më tej keshtjella legjendare e Rozafës, Shkodër.



2010 – porti i Shëngjinit

SARANDA – vendbanim i lashtësisë, me emrin Onhezm, më vonë Agios Saranda (40 shenjtorët). Ndodhet në bregdetin jonian në jug të vendit, përballë ishullit grek të Korfuzit. Ka një mol për përpunimin e anijeve të transportit 2–3.000-tonëshe, si dhe një pjesë të vogël moli për udhëtarë, që lëvizin çdo ditë drejt Korfuzit dhe Igumenicës (Greqi) e anasjelltas.



Sarandë 2014 – anija kroçierë Queen Elisabeth

Ka shërbim pilotimi, shëndetësor, furnizim me ushqime etj. Është qytet turistik; disa kilometra larg portit ndodhet Butrinti, një qytet turistik i lashtësisë, me një amfiteatër po të kësaj kohe, ku zhvillohen shpesh veprimtari kulturore-artistike, si dhe kështjella e vjetër e Lëkurësit në majën juglindore të qytetit. Është i lidhur me sistemin kombëtar të rrugëve automobilistike.

HIMARA – Vendbanim i vjetër i quajtur në lashtësi Chimera, në gjirin e Spilesë në bregdetin jonian. Ka një mol të pamekanizuar për bregëzimin e anijeve të vogla deri 2.500 tonë. Është e lidhur me sistemin kombëtar automobilistik. Në territorin e saj ndodhet kështjella e vjetër historike e Sopotit (Borshit), kështjella e Himarës dhe ajo e Panormës (Palermos). Përmendet për plazhet e bukura, që frekuentohen shumë në verë, kohë gjatë së cilës shfrytëzohet më shumë edhe moli.

Gjithë bregdeti jonian i Shqipërisë ka gjire të vogla të bukura, me thellësi të mëdha e ujë të kaltër, duke krijuar mundësi edhe për zhvillimin e turizmit nënujor, sidomos në Sarandë e në gjirin e

Panormës.



2000 – Kështjella e Ali Pashë Tepelenës në Panormë

Vetë pozicioni gjeografiko-strategjik i Shqipërisë ka bërë që ndër vite dhe shekuj, përveç transportit detar, të zhvillohet edhe detaria ushtarake. Qysh në lashtësi mbretërit ilirë, në mesjetë princërit shqiptarë, Skënderbeu, më pas Ali Pashë Tepelena e së fundi, sistemi socialist pas Luftës II Botërore, i kushtuan rëndësi të veçantë zhvillimit të detarisë ushtarake. Në lashtësi, kështjellat e qyteteve, si në Ulqin, Shkodër, Durrës, Vlorë, Himarë, Panormë, Butrint, Prevezë etj. si edhe në kohët e sotme bazat ushtarake, kanë shërbyer për mbrojtjen e këtij bregdeti gjithmonë të lakmuar nga të huajt.

IV. BANORËT E LASHTË PRANË BRIGJEVE TË DETEVE ADRIATIK E JON DHE LIDHJET E TYRE NËPËRMJET DETIT

Në pellgun e Mesdheut, në kohën e neolitit (6.000 vjet p.e.s.), ndër popujt më të përhapur kanë qenë pellazgët. Sipas studiuesve të ndryshëm, pellazgë ishin ilirët, akejtë, mikenët, spartanët, thesalët, kretasit, frigët, lidët, likët, hititët, jonët, dorët, aelotët, trojanët, dakët, etruskët etj., të cilët shtriheshin në Europën jugore, në gjithë Ballkanin, në Apenine si dhe në ishujt e brigjet e Mesdheut. Për vetë pozicionin gjeografik të tyre, komunikimi nëpërmjet detit është zhvilluar si nevojë në jetën e tyre, prandaj gjatë periudhës se Bronzit këta popuj nisën të përdornin mjetet lundruese, që viheshin në lëvizje fillimisht me lopata dhe pastaj me pëlhura. Në këtë zhvillim u përfshinë gjithë banorët e pellgut mesdhetar, ndër ta edhe pellazgët, të cilët konsiderohen si paraardhës të ilirëve.

Nga zbulimet arkeologjike, vërtetohet se zona bregdetare është banuar qysh në periudhën e Neolitit. Zbulimi i dy spirancave prej guri të latuar në bregdetin nënujor të Durrësit dëshmon se bregdeti lindor jonian e adriatik kanë qenë të banuar, dhe se banorët e tij janë marrë me detari. Kurse zbulimi i shumë gurëve të mprehur në kodrat e Zvërnecit, Vlorë, flasin për një jetë akoma më të hershme, që i përket periudhës së Paleolitit të hershëm (250 mijë vjet më parë)[6] etj.

Përshkrimet e Homerit tek Iliada dhe Odiseja, rreth 800 vjet p.e.s për një periudhë akoma më të hershme (1.300–1–200 vjet p.e.s.) dhe ato të pellazgut Hesiod, flasin qartë për jetën dhe lidhjet

6 *Gazeta "Metropol", 20 mars 2013, f. 16.*

detare ndërpellazge.

Për prejardhjen dhe zhvillimin e tyre autorët e lashtë thonë se "pellazgët janë të mbirë nga dheu" (Herodoti shek. V p.e.s.)[7] dhe "preselenitë" – parahënorë (Hesiodi shek. VIII p.e.s.). Ndërkohë që, duke u bazuar në autorë të lashtësisë, si Tuqididi, Straboni etj., Dhimitër Pilika nënvizon se pellazgët janë quajtur "popujt ose zotërit e detit", të cilët nuk mund të kuptohen pa brigjet e Adriatikut dhe të Jonit[8].

Në periudhën e parë të Hekurit, ata kishin arritur të përshkonin Adriatikun me anijet e tyre të kohës, duke kaluar nga bregu lindor në atë perëndimor, ku ishin vendosur *japigët e mesapët*[9] . Për nevoja të tyre, ata ndërtuan e zhvilluan një anijesi të tyre në brigjet e Adriatikut. Duhet theksuar se zhvillimi ekonomik i disa fiseve pellazge (më pas ilire) si japigët, liburnët, ardianët, daorsët, taulantët etj. nuk qe i njëkohshëm, prandaj edhe mjeshtëria e ndërtimit të mjeteve detare herë përparonte tek një fis e herë te një tjetër.

Kështu p.sh., japigët mbanin lidhje të ngushta me fiset e tjera ilire, pasi kishin ndërtuar vendbregëzime në të dy anët e Adriatikut. Ata arritën lulëzimin më të madh në detari rreth viteve 1.100–1.000 p.e.s. Ishin trima, por nuk ishin të bashkuar, dobësi të cilën e shfrytëzoi Roma, duke i nënshtruar ndër të parët fise ilire.

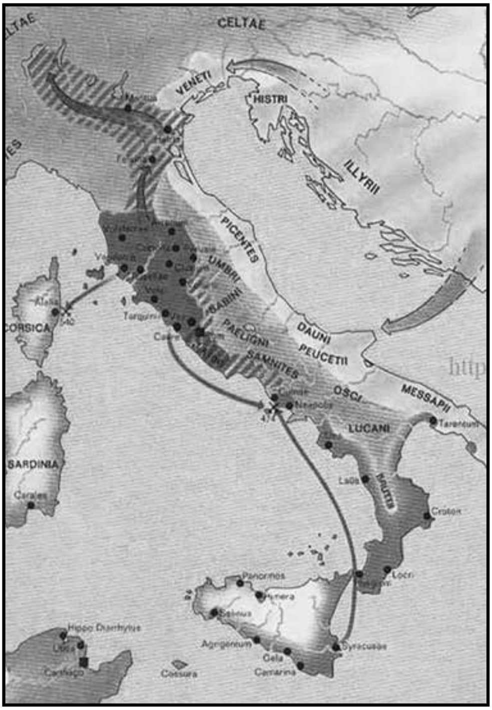
Arkeologë, etimologë, etnografë të ndryshëm kanë gjetur në traditat e banorëve në dy anët e brigjeve, legjenda e simbole, toponime, kulte e rite të përbashkëta, të cilat dëshmojnë për lidhje të forta midis popullsisë që jetonte në të dy brigjet, lidhje të cilat, bazuar në pozitën gjeografike, mund të vendoseshin pa komunikimin detar.

Duke bërë një analizë të fakteve të krahasueshme dhe dukurive

7 *Dh. Pilika: Pellazgët, origjina jonë e mohuar, Tiranë, 2005, f. 430.*

8 *Po aty, f. 431.*

9 *Japigët në veri dhe mesapët në jug banonin përgjatë bregdetit lindor të gadishullit Apenin, midis Promontorio del Gargano (Adriatiku Qendror) dhe Santa Maria di Leuca, sot (shën. i autorëve).*



të për-bashkëta, studiuesi Joshua Watmough në artikullin The Foundations of Ro-man Italy, që shoqërohet edhe me hartën përbri, ndër të tjera thekson: “Duke pasur parasysh gojëdhënat e lashta dhe zbulimet moderne, nuk ka dyshim se ka pasur vërtet ardhës ilirë në bregun lindor të Italisë qendrore që para vitit 600 p.e.s.

Dëshmitë arkeologjike e kanë vërtetuar këtë gjë tashmë. Traditat e shkruara rrëfejnë se liburnët u vendosën në Picenum dhe se Pealigui (pelinët) ishin ilirë, e konfirmuar edhe nga emrat ilirë dhe elementet formuese në Italinë qendrore”.

Ndërkohë, në këtë periudhë, qyteti i Trojës ishte në lulëzim, pasi ishte ndërtuar në një pikë kyçe. Sipas studiuesve të ndryshëm, karvanët lindje–perëndim dhe mjetet lundruese që përshkonin Dardanelet duhet t’u paguanin taksë trojanëve. Ndoshta kjo ka qenë edhe një nga arsyet e vërteta të luftës së Trojës.

Vet pjesëmarrja e thesprotëve në këtë luftë, që shkuan atje nëpërmjet detit, së bashku me helenët e me fise të tjera pellazge, flet për një nivel të lartë detarie në trevat pellazge.

Qenien e tyre si detarë e vërteton përsëri Homeri te vepra e tij Odiseja, ku thotë:

“Kështu më tha mbreti i thesprotëve Feidoni, kishte përgatitur

një anije të shpejtë e me njerëz e kish nisur Odisenë për ta çuar në atdheun e tij....”[10]

Pra, sipas legjendës së lashtë, ishin thesprotët ata që e ndihmuan me anije Odiseun, që, pas shumë vitesh lundrimi nëpër Mesdhe, pas përfundimit të luftës së Trojës, të kthehej në Itakë, ishull përballë Molosisë, në jugperëndim të saj.

Ndërsa për Enean, djalin e Priamit mbretit të Trojës, pas largimit nga qyteti i rrënuar rreth 1.300–1.200 vjet p.e.s, historiani romak Virgjili thotë:



Pamje nga lart e Butrintit të lashtë

“Kur po udhëtonim në det nga Troja, iu afruam brigjeve në perëndim, ku Enea bëri kurban një ka për hyrjen e sigurt në Epir. Kau i plagosur u zhyt në det, notoi nëpër gji, eci pak në plazh pastaj ngordhi. Këtë ndodhi Enea e mori si paralajmërim të perëndive, prandaj e quajti vendin Buthroto...”

Ndërsa Dionisi i Halikarnasit në shkrimet e tij Sarandën, vendin ku u ndalën një pjesë e trojanëve, e quan Onchesmo (Onhezm),

10 Homeri, Odiseja, Libri XIX.

emër të cilin e ka pasur deri në mesjetë.

Po sipas Virgjilit, pasi Enea nguli vendpushimin në këtë kodër (Buthroto), u nis për në Dodonë[11] , ku bisedoi me perënditë për orakujt.



Pamje e pjesshme e qytetit të Dodonës sot

11 Dodona – vendbanim i lashtë në Epir (pranë Igumenicës, Greqi), mbi 1.300 vjet p.e.s, qytet i Tempujve dhe qendër e besimit pagan për pellazgët, rrënuar nga pushtuesit romakë në vitin 167 p.e.s (shën. i autorëve).

V. ZHVILLIMI I DETARISË TE FISET DHE MBRETËRITË ILIRE

Në studimet e tij, Xhorxh Fred Uiliams nënvizon:

“Shqiptarët janë të vetmit që kanë ardhur deri më sot nga kjo racë e fuqishme parahistorike. Vetëm vitet e fundit është vërtetuar se pellazgët kanë qenë ilirët e lashtë...”[12]

Ndërsa, sipas Dh. Pilikës, që mbështetet në thëniet dhe përshkrimet e autorëve antikë, “shtrirja gjeografike e pellazgëve të stërmoçëm dhe e ndikimit të tyre” ishte, “të paktën e të paktave, që nga Itaka, Leukada, Akarnania, Etolia, Tesalia epirote deri në Labeatí, duke përshkuar Dardaninë dhe duke përfshirë Pajoninë, Maqedoninë, Trakinë e vjetër, si dhe shumë ishuj të Egjeut, Etrurinë etj.” [13]

Përveç autorëve të lashtësisë, shumë historianë shkruajnë edhe për detarinë ilire. Ndër ta A. Baldaçi pohon: “Shqiptarët edhe si detarë u bënë të famshëm në historinë e Botës.” Ilirët përbëheshin prej fisesh të shumta, të vendosura në një trevë të madhe, që në veri arrinte deri në lumin Danub, në jug deri në gjirin e Ambrakisë (gjiri i Prevezës së sotme), në lindje deri tek lumenjtë Vardar e Moravë, ndërsa në anën perëndimore fiset ilire të mesapëve dhe japigëve, që siç u tha më sipër, banonin në gadishullin Italik.

Por, fatkeqësisht, historia e këtij zhvillimi për periudhën e lashtësisë është studiuar pak, prandaj edhe nuk njihet sa duhet. Dhe kjo ka shkaqet e veta: trojet iliro-shqiptare kanë kaluar plot pushtime shumëshekullore nga popuj të ndryshëm, të cilët

---

12 Dhimitri Pilika, Pellazgët, origjina jonë e mohuar, Tiranë, 2005 (ballina: George Fred Williams, 1914.

13 Dhimitri Pilika, Pellazgët, origjina jonë e mohuar, Tiranë, 2005, f. 291.

medoemos kanë penguar veprimtarinë detare vendase për të përhapur më shumë përvojën e tyre detare, duke lënë kështu në hije atë traditën autoktone dhe duke dokumentuar gjithçka të tyre në këtë fushë. Megjithatë, një gjë është e qartë: një vend si Ilirinë, me një shtrirje bregdetare të madhe e të rëndësishme në Adriatik e Jon, me një pozitë gjeografike të favorshme për lidhje midis popujve të perëndimit dhe të lindjes, ku ngushtica e Otrantos ishte një rrugëkalim i përshtatshëm detar për të dalë në Mesdheun me histori shumë të pasur detare, doemos që me detin e kanë lidhur shumë gjëra.

Bregdeti i Adriatikut dhe i Jonit, me shumë gjire dhe vend-qëndrime të përshtatshme për strehimin dhe bregëzimin e anijeve, ka krijuar kushte për shkëmbimin midis Europës Perëndimore dhe hapësirës nga Ballkani deri në Lindjen e Mesme. Për këtë arsye shpesh ka qenë subjekt i përshkrimeve të detarëve të vjetër. Duke lexuar përshkrimin e plotë të bregdetit ilir nga gjeografi helen Skilaksi, i cili ka jetuar në shek. VI–V p.e.s, mund të krijohet një ide e plotë për pozitën gjeografike dhe shtrirjen e ilirëve, si dhe për të kuptuar se qysh në lashtësi jeta e tyre ka qenë e lidhur me detin:

"Pas liburnëve vjen popullsia e ilirëve; dhe banojnë gjatë anëdetjes gjer në Kaoni; kjo ndodhet kundrejt Kerkyrës, ishullit të Alkinout. Në një gadishull më të vogël se Peloponezi banojnë bulinët dhe hyllët, edhe ata janë ilirë. Lundrimi prej vendit të bulinëve gjer te lumi Nestos kërkon një ditë të gjatë. Pas nestëve vjen lumi Neron (sot lumi Neretva, Kroaci); gjerësia e këtij lumi është aq e madhe sa nëpër të mund të lundrojnë edhe **anije me tri sërë lopatash.** Edhe maniejtë janë fis ilir. Pranë vendit që quhet Emporion është një liqen i madh, i cili i përket tokës së autariantëve që janë edhe këta ilirë. Brenda në liqen është një ishull i vogël, gjithsej 120 stade[14], një tokë shumë e përshtatshme për bujqësinë. Prej këtij liqeni rrjedh lumi

14 Një stad është afërsisht 180 m (shën. i autorëve)

Neron që zumë në gojë më sipër.

Enkelejtë janë fis ilir, ngjitur me Rizonin (në gjirin e Kotorit, Mali i Zi). Duhet të lundrosh një ditë e një natë që të arrish nga Buthoe gjer në Epidamn. Përbri është fisi i ilirëve, ku është qyteti Epidamn (Durrës) dhe pranë tij rrjedh lumi i quajtur Palamni (lumi Erzen). Nga Epidamni në Apoloni udha në këmbë mban dy ditë. Apolonia është pesëdhjetë stade larg detit; anës qytetit shkon lumi i quajtur Aoa (Vjosa). Ky lumë zbret në det, duke qenë larg 80 stade nga Oriku, që është më thellë në detin Jon nga gjithë Orikia, kurse nga Amantia (Ploçë, Vlorë) është larg 60 stade. Fqinjë janë atintanët sipër Orikisë dhe Kaonisë gjer në Dodonë. Në këto vise janë malet Keraune dhe aty afër është një ishull i vogël që quhet Sason. Prej këtej në Orik lundrimi mban një të tretën e ditës. Gryka e gjirit Jon shkon që nga malet Keraune (Karaburun), gjer tek kepi i Japigisë (kepi i Otrantos). Prej maleve Keraune, gjer në qytetin Hydrant[15] të Japigisë, lundrimi është 500 stade; kjo është gryka e gjirit (ngushtica e Otrantos); është brenda detit Jon. Pas ilirëve vijnë kaonët. Kaonia ka limane të mira, lundrimi anës Kaonisë mban gjysmë dite.

Pas Kaonisë vjen fisi i thesprotëve. Ky vend ka limane të mira, këtu është limani i quajtur Elaia (midis Pargës dhe Prevezës) ku derdhet lumi Aheron (sot Acheron). Lundrimi anës Thesprotisë zgjat gjysmë dite. Pastaj vijnë molosët, ku një pjesë e vogël toke e tyre zbret këtu gjer në det. Lundrimi anës detit të Molosisë mban 40 stade.” [16]

Studimet e kryera deri tani nga hulumtues shqiptarë e të huaj kanë dokumentuar me fakte se ilirët sidomos fiset bregdetare, si thesprotët, molosët, taulantët, adrianët, liburnët, dalmatet, japigët, daorsët etj., kanë pasur detarí të zhvilluar. Përsosmërinë e detarisë ata e kanë konsideruar gjithmonë të rëndësishme për vetë jetën e

15 Hydrant (Hydrantum) – Hidrant (shën. i autorëve).
16 Skylaksi, Ilirët dhe Iliria te autorët antik, Tiranë, 2002, f. 35–36.

tyre. Këtë gjë e vërteton edhe **Homeri** në librin "Iliada"[17] , ku thotë: "Guneu nga Kyfi solli 22 anije; e ndiqnin atë enienët, ashtu edhe perrebejtë luftarakë, që banonin në **Dodonën dimërkeqe**."

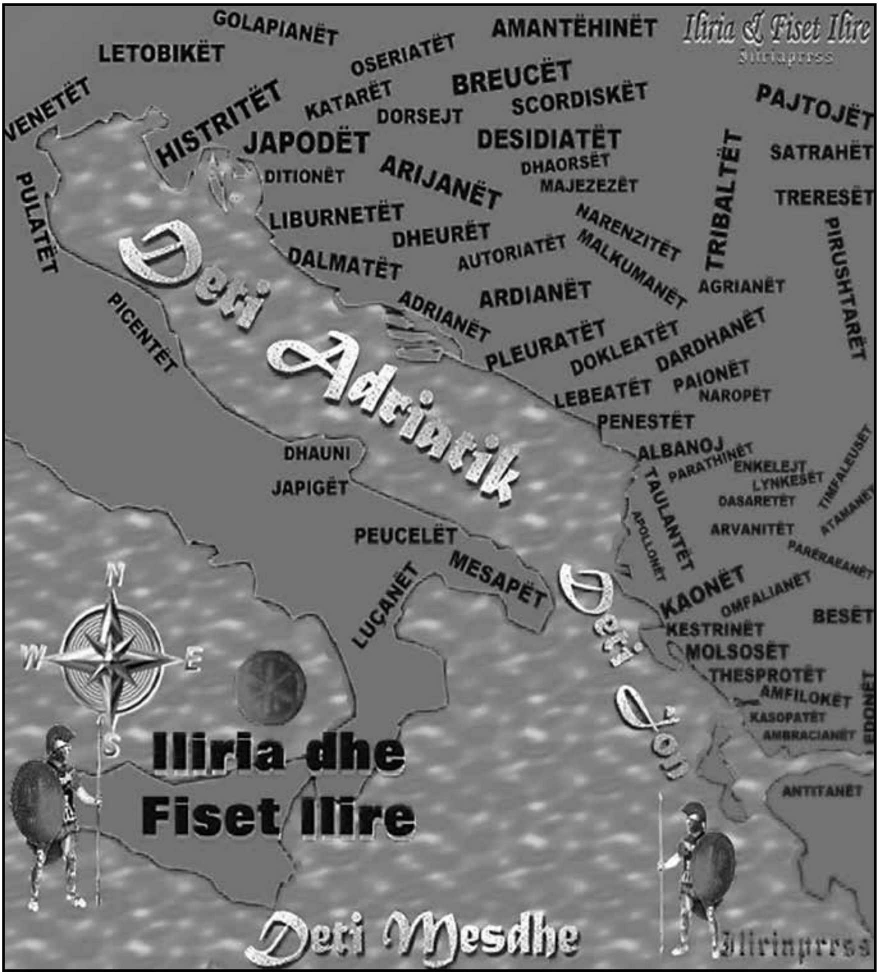
Kurse Adriatiku disa shekuj më vonë përshkruhet kështu: "Ky det i madh ka shumë gjire të thella, është rrethuar nga fise ilire deri në Tergeste (Trieste) dhe në anën tjetër nga fiset gale e italike. Ndeshen të parët partinët e desaretët, pastaj taulantët, enkelejtë, feakët. Pastaj vijnë ata që i quajnë ilirë të vërtetë, pyrët; më tej liburnët dhe Istria. Qyteti i parë është Oriku, i dyti Dyrrahu." [18]

Oriku (Oricon), qytet port i amantëve, shtrihet mbi një kodër të quajtur Palokastër (kala e vjetër), themeluar në shek. VI p.e.s. Për vetë pozicionin gjeografik që ka, nga autorët e lashtësisë të shek. V p.e.s është quajtur port i rëndësishëm në Jon, i cili mori zhvillim më të madh pas ardhjes së eubeasve (fis helen). Luajti rol në luftën civile midis Cesarit dhe Pompeut. Sipas historianëve romakë, pas zbarkimit në Rrugët e Bardha pranë Palasës, forcat ushtarake të Cesarit u pritën pa luftë dhe u mbështetën nga orikasit. Edhe sot në fshatin Dukat, qafa e malit nga ku forcat e Cezarit zbritën drejt Orikut, quhet Qafa e Qezarit. Flota detare e Maqedonisë e pushtoi Orikun në vitin 214 p.e.s.

Më pas, Oriku shërbeu si bazë nga romakët në luftërat kundër ilirëve dhe maqedonasve. Nga rrënojat e lashta të qytetit janë ruajtur gjurmë banesash e rrugësh të skalitura, sterra uji etj. Monumenti më i rëndësishëm i tij është amfiteatri i shek. I p.e.s me nxënësi prej 500 vendesh, dëmtuar nga një tërmet i fortë në shek. II të erës sonë.

17 Homeri, Iliada.

18 Pomponi Melae (gjeograf romak, shek. I pas Krishtit), De Geographia.



Harta e vendosjes së fiseve ilire

Në pjesën veriore të gjirit të Vlorës ndodhej **Aulona** (Vlora), një nga portet më të mëdha në Iliri (në jug të grykëderdhjes së vjetër të lumit Aous – Vjosa). Gjurmët më të hershme të Aulonës i

përkasin shek. VII p.e.s.; dy shekuj më pas u rrethua me mure guri të latuar. Në molet e saj mund të bregëzoheshin rreth 30 anije në të njëjtën kohë. Aulona mori rëndësi të veçantë, si nyje lidhëse e rrugëve tokësore e detare pas rënies së Apolonisë dhe Orikut. Është e njohur për prodhimin e verës, ullinjve dhe kripës.

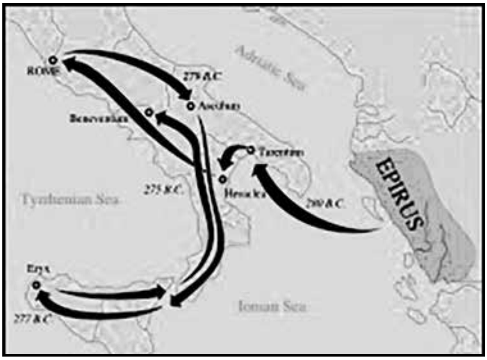
Epidamni (Dyrrahu, Durrësi) – Nga burime të autorëve të lashtësisë, si Straboni, Livi, Appiani etj., bëhet e ditur se Epidamnos është ndërtuar në tokë rreth 1.000 vjet p.e.s. nga Epidamni (një prijës ilir nga fisi i taulantëve). Kurse Dyrrahu është themeluar në bregdet bashkë me limanin nga kolonë helenë të ardhur nga Korfuzi e Korinthi, duke u datuar si qytet rreth vitit 627 p.e.s.

Tuqididi thotë se ky qytet i madh ishte formuar mbi një rrip toke në det, ndërsa Straboni thekson se qyteti ndodhet mbi një gadishull. Gradualisht emri i lashtë Epidamnos u zëvendësua me emrin Durrachion, që i përkiste pjesës së limanit, duke u quajtur përfundimisht nga romakët Dyrracium, të cilët e pushtuan atë në vitin 229 p.e.s. Qysh prej lashtësisë deri në ditët tona qyteti i Durrësit me portin e vet ka qenë një nga nyjat kryesore lidhëse detare lindje-perëndim si dhe dëshmi e vazhdimësisë dhe e zhvillimit të detarisë në trevat iliro-shqiptare.

Me rënien e fuqisë detare të japigëve, dolën në skenë me një veprimtari detare më të zhvilluar e të organizuar liburnët, fis ilir që shtrihej përgjatë bregdetit dalmat. Bregdeti plot me ishuj, me gjire e gryka të futura thellë në tokë dhe grykëderdhje lumenjsh të përshtatshëm për lundrim, i kishin bërë liburnët detarë të famshëm ndër popujt e lashtë. Ata kishin skelat e tyre qysh prej Istries në veri të Adriatikut deri në Epidamn, Aulon, Orikon e Korkyr, si dhe në brigjet lindore italike, që ishin populluar nga shumë tregtarë e detarë liburnë. Ndërsa në shek. VII p.e.s ata zotëronin krejt Adriatikun, duke kontrolluar lëvizjet e anijeve jo ilire në Adriatik nëpërmjet ngushticës së Otrantos.

Ja se çfarë shkruan për tá historiani helen, Polibi: *“Liburnët lundronin vazhdimisht që nga Istria në veri deri në ishujt jonianë, ku kishin skelat e tyre përgjatë gjithë bregdetit lindor”*[19] , fakt që e vërteton edhe historiani tjetër i lashtësisë, Plini.

Që nga shekujt e parë të mijëvjeçarit të II deri në shek. VIII p.e.s ata erdhën duke i rritur fuqitë e tyre dhe arritën në një shkallë aq të lartë zhvillimi, saqë disa historianë në shënimet e tyre e kanë quajtur pellgun e Adriatikut të asaj kohe si Perandori Detare e *liburnëve.*[20]



Zbarkimi i trupave të Pirros në Trentum

dhe veprimet luftarake të tij kundër Romës

Ndërkohë që edhe thesprotët, nëpërmjet Pirros, u futën në historinë botërore. Njihet si një nga fushatat ushtarake më të mëdha për kohën, me kalime trupash nëpërmjet detit Jon, ajo e bërë nga **Pirrua i Epirit** në vitet 280–275 p.e.s, në të cilën u transportuan me mjete detare 20.000 këmbësorë, 3.000 kalorës, 2.000 shigjetarë, 500 hobetarë dhe 20 elefantë nga Epiri për në Trentum (Taranto)[21]. Kjo sasi trupash kërkonte një flotë të madhe anijesh për kohën, rreth

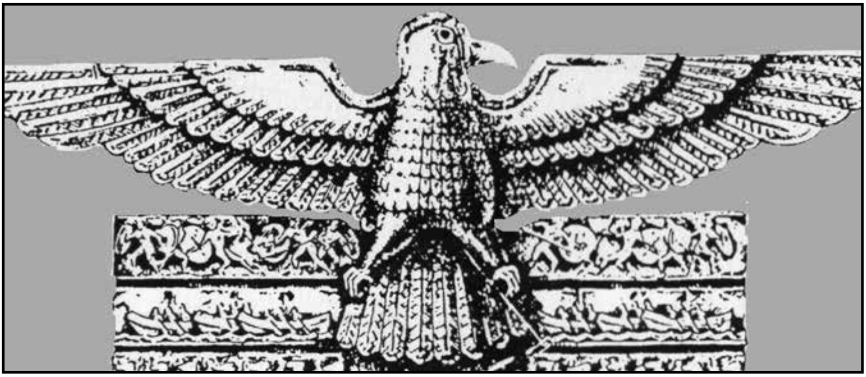
19 Polibi (201–120 p.e.s.) – historian grek, autor i “Historisë së Përgjithshme” në 40 volume, përmbledh kryesisht ngjarjet nga viti 220 – 146 p.e.s.

20 Enciklopedia Ruse, Moskë 1959, vëll. 7, f. 313.

21 Historia e Shqipërisë, vëll. I, Tiranë, 1959, f. 87 e 91.

250 anije mbartëse.

Pathyeshmëria e ushtrisë së Pirros mbështetej në dy shtylla të fuqishme: tek përgatitja dhe shkathtësia e luftëtarëve, si dhe tek fuqia detare. Prandaj edhe shqiponja e emblemës së Pirros rrinte e qetë me krahë të hapur, pasi njërën këmbë e kishte vendosur mbi një radhë luftëtarësh të armatosur dhe tjetrën mbi një radhë barkash plot me rremtarë të fuqishëm



Ipja (shqiponja) – simbol i Pirro Molosit [22]

Ilirët e mbajtën Adriatikun nën pushtetin e tyre deri në shek. VII p.e.s, kur kolonët helenë shtuan përpjekjet për t'u futur në këtë rajon. Për këtë qëllim ata shfrytëzuan lidhjet me etruskët, që vinin nga veriu dhe kërkonin lëvizje të lirë në Adriatik. Qenia e liburnëve në mes këtyre dy forcave me interesa të përbashkëta ndryshoi raportet në këtë zonë. Kështu, helenët, pasi ishin vendosur qysh herët në Korkyrë, dalëngadalë shtrinë ngulimet e tyre përgjatë bregdetit lindor të Adriatikut, duke krijuar një varg kolonish.

Me ngritjen e nivelit ekonomik, disa fise ilire filluan të bashkoheshin në një mbretëri të fuqishme me qendër Shkodrën, rreth fisit të ardianëve, të cilët në mesin e shek. III p.e.s dolën në

22 *Naim e Sami Flamuri, E përjetshme është Shqipëria, Tiranë, 2008.*

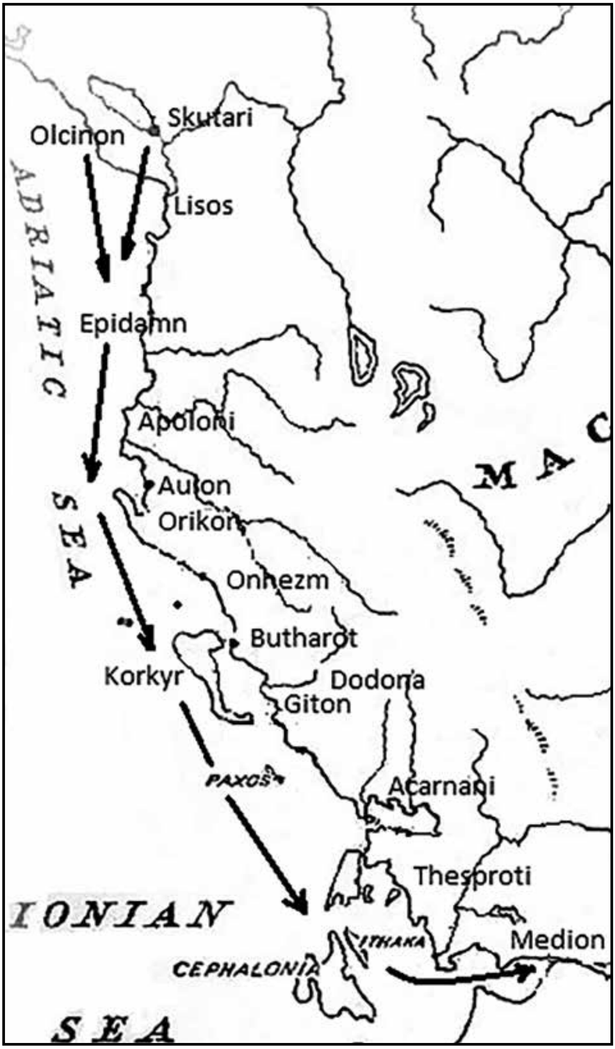
krye. Përfaqësuesi i tyre u bë Pleurati, që mbahet në historinë ilire si prijësi nismëtar i nxjerrjes së ardianëve nga gjendja e nënshtrimit ndaj të huajve dhe një faktor i rëndësishëm për ardhmërinë e Ilirisë. Ardhja e tij në fronin mbretëror dhe në krye të ushtrisë në vitin 251 p.e.s shënoi fillimin e sundimit të dinastisë ardiane.

Fillesat e tij reformuese për forcimin e Ilirisë, i vazhdoi dhe i pasuroi më tej djali i tij Agroni, që erdhi në fron pas vdekjes së të atit, në vitin 250 p.e.s, dhe sundoi gati 20 vjet si mbret e komandant. Historia ballkanike pohon se gjatë dy dhjetëvjeçarëve të mbretërimit të tij Iliria përparoi në shumë drejtime, ku lulëzuan shpejt qytetet si Lissus (Lezha), Skodrinon (Shkodra – kryeqytet i mbretërisë), Olcinon (Ulqini), Rison (në gjirin e Kotorit) deri në brigjet e lumenjve Apsus (Semani) dhe Aous (Vjosa). Agroni krijoi një ushtri dhe detari të organizuar mirë, duke i bërë ardianët të dallohen si fuqi ushtarake dhe detare. Në vitin 231 p.e.s, me një flotë prej 100 anijesh, ku ndodheshin rreth 10.000 luftëtarë, ai shkoi në ndihmë të Akarnanisë, duke çliruar kryeqendrën e saj Medion[23] , që mbahej e rrethuar nga romakët.

Të njëjtën gjë për detarët ilirikë e thotë edhe Zhan Klod Faveriali: *"I biri i Glaukut, Pleurati, duket se është mbreti i parë i Ilirisë që përmendet prej autorëve romakë. I thirrur në ndihmë prej medionasve pellazgë të Akarnanisë, Agroni i biri i Pleuratit, u dërgoi atyre 100 anije dhe 10.000 ushtarë ilirë".* [24]

23 Medion – vendbanim pellazg (shek. VI–V p.e.s.) në gjirin e Naupaktit, në hyrjen verilindore të gjirit të Patras, Greqi.

24 Zhan Klod Faverial, Historia (më e vjetër) e Shqipërisë, Tiranë, 2004, f. 65–66, 552



Lëvizja e flotës ilire drejt Medionit të rrethuar

Tuqididi, kur flet për Ulqinin, bën fjalë për 120 anije, kurse Tit Livi thekson se në liqenin e labeatëve (Shkodrës) ndodheshin 220 anije. Këtë fakt e pohon edhe Polibi, që thotë: *"Agroni, mbreti i Ilirisë dhe i biri i Pleuratit, kishte një fuqi detare dhe tokësore shumë*

të madhe nga ajo që kishin pasur mbretërit e mëparshëm ilirë".

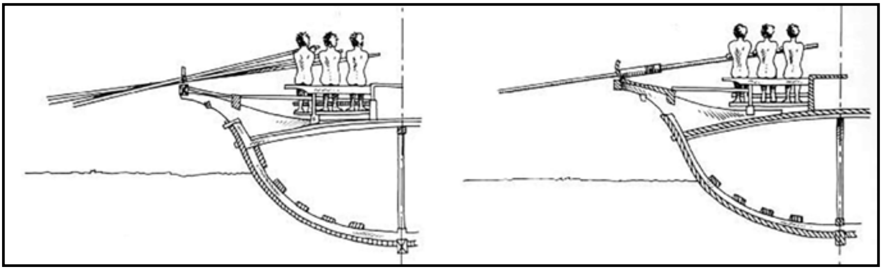
Kështu, Agroni e futi lundrimin në Adriatik nën kontrollin e flotës ilire, gjë që tregon se zotërimi i detit përbënte një veti dalluese të ilirëve ndaj fqinjëve dhe një tregues të fuqisë ushtarake ardiane. Duke ndërmarrë një varg veprimesh luftarake drejt jugut përgjatë bregdetit ilir, Agroni mori disa toka të Epirit në Jon, që dikur i kishte pasur Pirrua dhe trashëgimtarët e tij nën mbretërimin e molosëve, si Korkyra, Epidamni dhe ishullin Far (sot ishulli Hvar, Kroaci), ku u vendosën garnizone ushtarake ilire. Qëllimi i tij ishte ta shkëpuste Epirin, që i përkiste së njëjtës prejardhje etnike ilire, nga aleanca me etolët (fis helen).

Pas vdekjes së Agronit, në krye të mbretërisë ilire erdhi e shoqja, Teuta, e cila vijoi politikën e tij, duke nisur përsëri ushtrinë dhe flotën ilire drejt Epirit. Ekspedita përfundoi me pushtimin e Foinikes (Finiqit), kryeqytetit të Lidhjes Epirote, por jo të gjithë Epirit, pasi Teuta e urdhëroi ushtrinë të tërhiqej për t'u bërë ballë sulmeve nga veriu të dardanëve[25]. Ndërsa në vitin 229 p.e.s, forcat e saj ushtarako-detare, nën komandën e Demeter Farit, pushtuan fillimisht Korkyrën e pastaj kolonitë bregdetare helene të Adriatikut lindor, pra pozitat e vjetra, duke u bërë kështu në këtë periudhë mbretëria Ilire fuqi ushtarako-detare në Mesdhe.

25 *Historia e Shqipërisë, vëll. I, Tiranë, 1959, f. 93.*

VI. ILIRËT – MJESHTRA TË NDËRTIMIT TË ANIJEVE

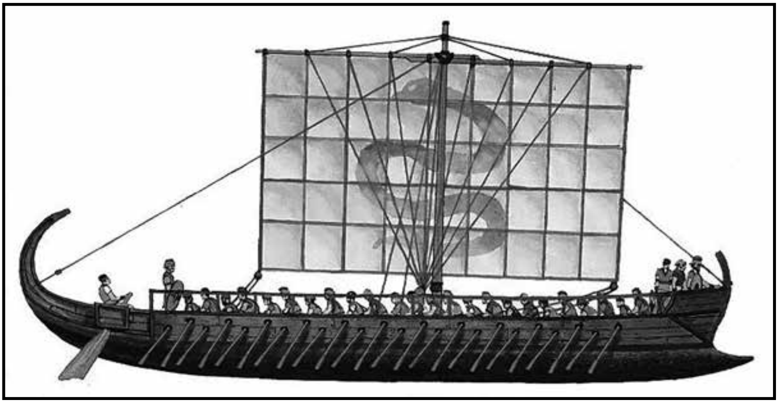
Bregdeti i Ilirisë paraqiste kushte shumë të përshtatshme për zhvillimin e detarisë. Sikurse vë në dukje Straboni, “Bregdeti i Ilirisë ishte shumë i pasur me gjire, ndërkohë që ai italik ishte si i shkretë”. Prandaj në këto brigje lulëzoi qysh herët edhe ndërtimi i anijeve. Nga autorë të ndryshëm klasikë mësohet se ilirët kanë qenë mjeshtra për ndërtimin e mjeteve lundruese. P.sh., liburnët ndërtonin në kantieret e tyre detare anije të ndryshme, nga të cilat dalloheshin liburnidet ose lembet. Ato ishin të shpejta, me ballë të gjatë e të mprehtë, me gjatësi deri 25 m dhe gjerësi deri 8 m. Për lëvizjen e tyre përdoreshin një ose dy radhë rremash (lopatash), duke u konsideruar kështu nga më të mirat për kohën.



Pozicionimi i rremtarëve në anijet ilire

Për cilësitë e mira që kishin, lembet liburne përdoreshin për transport mallrash, peshkim dhe luftime, prandaj edhe pëlqeheshin nga helenët, romakët, molosët e nga popuj të tjerë mesdhetarë. Të dhënat historike tregojnë se flota e Cezarit, në pjesën më të madhe, përbëhej nga anije liburne. Epërsinë e tyre këto anije e treguan edhe në betejën detare të zhvilluar në vitin 31 p.e.s në gjirin Nikopolis përballë Ambrakisë (Preveza e sotme, Greqi) midis flotës detare

që drejtohej nga Mark Antoni me Kleopatrën dhe flotës romake të komanduar nga Oktavian Augusti. Sipas historianëve, një nga arsyet pse romakët fituan betejën ishte se flota e tyre përbëhej nga anije ilire tip “Gale”, të shpejta e të lehta.



Anije ilire me pëlhura – 220 p.e.s.

Ja si e pasqyron Polibi këtë nivel arritjeje në ndërtimin e anijeve në Iliri: “Ilirët atëherë sipas mendimit të Filipit[26] , kishin një zotësi të veçantë për të ndërtuar anije, prandaj i urdhëroi të ndërtonin 100 anije për të” [27]. Pamja e këtyre anijeve është paraqitur në monedha të mbretërve ilirë, Bardhyli, Genti e Teuta, në një unazë ari të zbuluar gjatë gërmimeve arkeologjike në Durrës, në monedha bronzi të fisit të daorsëve, në gdhendje prej guri e piktura në enë të ndryshme balte të zbuluara në Apoloni, Dyrrah etj.

Ato dalloheshin për thjeshtësi e lirësi, që i bënte shumë të përshtatshme për lëvizshmëri dhe efektivitet në luftë; ishin të ulëta, të holla e me ballë të lartë. Ndërsa anije të tjera, si ato helene, fenikase dhe egjiptiane, ishin të rënda e me shumë radhë rremash.

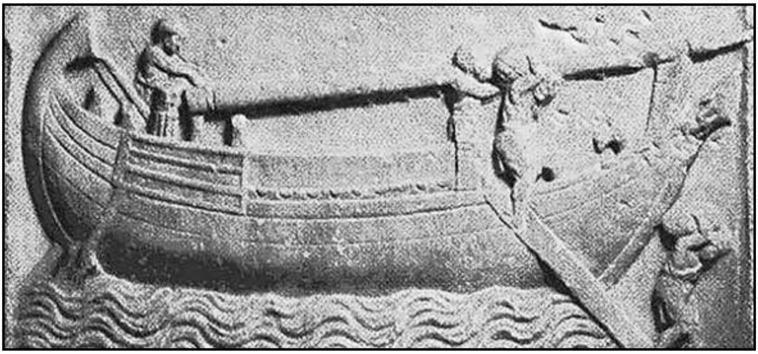
Kantieret për ndërtimin e anijeve të tyre ilirët i kishin gjatë bregdetit e veçanërisht në Lissus dhe në liqenin Skodrinon, ku,

26 *Filipi V, mbret i Maqedonisë, 220-176 p.e.s (shën. i autorëve).*
27 *POLIBI: “ Ilirët dhe Iliria tek autorët antikë” Tiranë, 2002 (libri V 109), f. 60*



sipas të dhënave historike, mbreti Genti ndërtoi 54 lembe (si forma që është pasqyruar në monedhën më poshtë), për t'i përdorur në flotën e tij. Si lëndë e parë drusore përdoreshin pyjet me ah e pisha. Anijet tip lembe, që u përdorën shumë nga fisi i ardianëve, ishin të gjata rreth 25 m, të gjera në pjesën e përparme e të prapme, të pajisura me timon dhe pëlhurë qendrore, me dy radhë rremash e me kapacitet mbartës rreth 50 vetë. Edhe Pirroja i Epirit kishte porositur në kantieret e Ambrakisë e të Orikut ndërtimin e anijeve të posaçme (tip lembe)[28] për transportin e trupave si dhe të anijeve të posaçme për transportimin e elefantëve.

Ndonjë gjurmë nga toponimia e Orikut të lashtë që ka lidhje me ndërtimin e anijeve ruhet edhe sot. Kështu, në Dukat të Vlorës, një vend buzë kënetës quhet Sheshi i karávet (sheshi i anijeve). Disa karakteristika të lembeve hasen edhe në ditët tona te barkat e vogla tip sule dhe take, që përdoren në brigjet e liqenit të Shkodrës.



Anije me pëlhura tip Liburnide

28 *Monedhë ilire (Muzeu Kombëtar Tiranë).*

Për anijet e daorsëve (fis ilir në jug të liburnëve) Diodori i Sicilisë thotë se e kishin pjesën e prapme të gjatë dhe se daorsët ishin të parët që vunë në përdorim timonin.

Ndërkohë që në lindje fiset ilire i morën pozitat e tyre, në perëndim, duke përfituar nga dobësimi i kolonive helene, një fuqi e re filloi të interesohej për detin. Kjo ishte Roma. Përmes ngushticës së Otrantos, romakët futën në Adriatik anijet e tyre, duke u krijuar kështu dy fuqi; një në lindje e një në perëndim, me qëllim të përbashkët zotërimin e deteve Jon e Adriatik. Në këto vite, si kundërpeshë ilirët (fisi i labeatëve), ndër të tjera, ndërtuan në shek. V p.e.s edhe qytetin port të Ulqinit (Olcinon), fillimisht si një kështjellë. Në shek. III p.e.s ai ishte qendra detare e shtetit ilir dhe ulqinakët u quajtën princët e detit ose *valkirët e Adriatikut* [29], ndërsa një shekull më vonë dritarja e Ballkanit perëndimor.

Në kushtet e kërcënimit nga një pushtim i mundshëm ilir, kolonitë helene të Dyrrahut dhe të Apolonisë kërkuan ndihmën e romakëve, të cilët menjëherë sollën forca të shumta detare në bregdetin lindor të Adriatikut.

Pas kësaj, nën mëtimin e **piraterisë detare** nisën **luftërat iliro-romake**, ndër të cilat ato në vitet 229–228, 219–218 dhe 171–168 p.e.s kanë hyrë në histori si tri Luftërat Iliro-Romake. Qëllimi i Romës ishte të mbizotëronte në det, të pushtonte bregdetin lindor të Adriatikut dhe gjithë Ballkanin, nga ku më vonë të shtrihej drejt lindjes për të formuar Perandorinë Romake. Për të përmbushur qëllimet e saj, në vitin 270 p.e.s Roma lidhi aleancë me Apoloninë, në bazë të së cilës tregtarët romakë u lejuan të ngulen në brigjet ilire, ndërsa në vitin 244 p.e.s u themelua në tokën ilire të japigëve një koloni romake në Brundisium (Brindisi), që do të shërbente si pikëmbështetje dhe si bazë detare për luftërat e ardhshme.

---

29 Walkir – angl. "ecës, maratonist, kaluar", këtu ka kuptimin detarë që përshkojnë (kontrollojnë) gjithë detin Adriatik (shën. i autorëve).



Ky plan sulmi u paraprі nga një fushatë akuzash ndaj Ilirisë për pirateri (kusari në det), duke u acaruar kështu marrëdhëniet midis dy mbretërive. Në këto kushte, mbretëresha **Teuta** (fotoja përbri) mori masa mbrojtëse. Në vitin 229 p.e.s, pasi ushtria e saj mori nën kontroll pikat kryesore bregdetare, ajo urdhëroi largimin e çdo anijeje të huaj nga ujërat e Adriatikut. Për këtë arsye ajo sulmoi qytetet Dyrrah-Apoloni-Korkyrë.

Pasi dështoi në sulmin e parë kundër Dyrrahut, flota detare e saj me komandant Demeter Farin u nis drejt Korkyrës. Në kushtet e rrethimit të plotë, korkyrasit kërkuan ndihmën e akeasve, gjë që çoi në një betejë detare të fortë në afërsi të ishullit Paksos, që përfundoi me fitoren e flotës Ilire. Për këtë betejë, ku ilirët ishin në aleancë me Akarnaninë, autorët antikë theksojnë se *"ilirët u sulën me anijet e tyre, të lidhura 4 bashkë. Të futur mes sqepave të anijeve ilire, helenët duke pasur erën në favor u larguan, Korkyra u pushtua".*



Lëvizjet e flotës ilire: Skodrinon–Korkyrë–Paksos–Korkyrë–Apoloni–Dyrrah–ishulli i Farit–Rison–Olcinon–Skodrinon

Studiues të ndryshëm thonë se anijet ilire duronin përplasje më të forta dhe nuk mbyteshin edhe po të përmbyseshin. Aq të fortë e të madhe e kishte flotën detare Teuta, saqë një pjesë e la në

Korkyr, kurse me pjesën tjetër mbajti të rrethuar nga deti Dyrrahun dhe Apoloninë derisa u dorëzuan.

Në përgjigje veprimeve luftarake të ndërmarra nga Teuta, Roma dërgoi kundër saj forca të shumta (rreth 200 anije me rreth 20.000 luftëtarë e 2.000 kalorës). Në betejën e parë detare përballë qytetit bregdetar Nutria (pranë Tivarit, Mali i Zi), romakët pësuan humbje të mëdha në trupa dhe mjete, duke u detyruar të tërhiqen përkohësisht nga fronti. Pas kësaj beteje, që është quajtur **Lufta I Iliro-Romake**, romakët detyruan disa fise ilire të tërhiqeshin nga aleanca me Teutën si dhe u futën në marrëveshje të fshehtë me komandantin e flotës ilire *Demeter Farin*, i cili e dorëzoi pa luftë Korfuzin e pushtuar nga ilirët pak kohë më parë.



Muri i lashtë rrethues i qytetit Rizon [30]

Në këto kushte forca e Teutës u trondit, duke u detyruar kështu t'i kërkojë paqe Romës në vitin 228 p.e.s. Në bazë të marrëveshjes së paqes, ilirëve u ndalohej të lundronin me më shumë se dy anije së bashku në jug të Lissus (Lezhës) si dhe të ndërtonin anije të reja. Pas luftërave të përgjakshme të zhvilluara, Teuta u mbyll në kryeqytetin e mbretërisë Rizon në gjirin e Kotorit.

Sipas legjendave, thuhet se për t'u mbrojtur, ajo urdhëroi të

30 *Muzeu historik i Kotorit.*

vendoseshin verige – vargonj (zinxhirë) në hyrje të këtij gjiri për të penguar futjen e anijeve romake natën. Ndërsa kur anijet romake depërtuan deri afër Rizonit, ajo organizoi mbrojtjen e fundit, duke hedhur kundër romakëve gurët rrethues të qytetit. Edhe sot ngushtica për t'u futur në gjirin e Kotorit dhe Rizonit quhet Prolaz Verige, dmth. shtegu i vargonjve dhe kepi në të djathtë të hyrjes quhet kepi i vargonjve (Rt. Verige),[31] kurse qyteti Tivat (vendbanim i ndërtuar qysh në kohën e Teutës), që ndodhet në anën e djathtë të hyrjes për në gjirin e Kotorit, edhe sot mban emrin e saj (Tivat – Teut).

Në këtë mënyrë, Roma vuri nën kontroll brigjet lindore të detit Adriatik për të marshuar më vonë në brendësi të Ballkanit; ajo mori nga Teuta jo vetëm anije të ndërtuara në Iliri, por edhe materiale për ndërtim anijesh, mjeshtra anijendërtues dhe detarë të zotë për forcat e saj detare.

Pas tradhtisë, Demeter Fari, fillimisht i ndihmuar edhe nga Roma, doli si prijës i ilirëve. Por, pasi forcoi pozitat dhe riorganizoi flotën detare, ai filloi të mos i bindej më Romës. Në këto kushte, Roma nisi përsëri forca të shumta ushtarake drejt Ilirisë, ku pas luftimesh të ashpra në Dimal (vendbanim ilir midis Fierit dhe Beratit) dhe një beteje të fortë detare në ishullin Far (sot Hvar, Kroaci), ilirët u thyen. Kjo është quajtur **Lufta II Iliro-Romake** (në vitet 219–218 p.e.s).



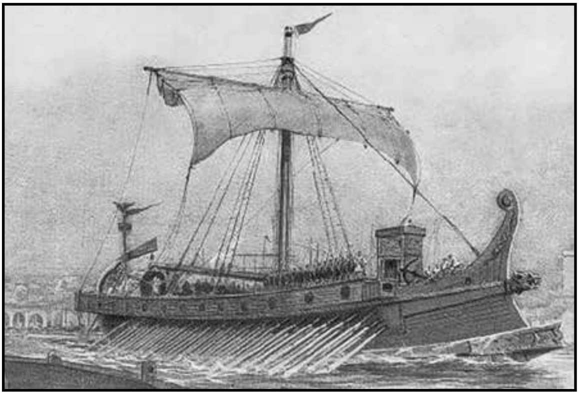
Disa dhjetëvjeçarë me vonë, prijësi ilir **Genti** (fotoja përbri), që mbretëroi në gjirin e labeatëve me kryeqendër Shkodrën (Skodra), organizoi përsëri qëndresë ndaj

31 *Harta detare "Admiralty", nr. 1582, botim anglez i vitit 2010.*

romakëve. Ai për një periudhë të shkurtër ndërtoi 80-100 luftanije, duke u bërë një forcë rivale me fqinjët.

Kjo gjë e detyroi Romën t'u drejtohej përsëri tokave ilire. Pas dy betejave të përgjakshme zhvilluar në vitin 168 p.e.s, ajo për mbrojtjen e qytetit Basania (afër Lisit – Lezhës) dhe më e ashpra, 30-ditëshe për mbrojtjen e kryeqendrës së mbretërisë, Skodrinon, mori fund **Lufta III Iliro-Romake**. Një vit më vonë Roma nënshtroi edhe Epirin.

Nga të dhëna historike thuhet se pas vitit 135 p.e.s detarë ardianë filluan përsëri të dalin në det e të sulmojnë anije romake. Këto veprime e detyruan Romën të ndërmarrë përsëri një fushatë luftarake kundër ardianëve, duke i detyruar këta të largohen nga bregdeti i tyre dhe të vendosen në brendësi të tokës, në brigjet e liqenit Skodrinon. Pas pushtimit të Ilirisë, vetëm nga Genti romakët morën 220 lembe. Kurse në luftën e zhvilluar në Ballkan midis Perseut (mbret i Maqedonisë) dhe romakëve, të cilët i udhëhiqte Licini, ky i fundit erdhi me 40 lembe, ndërkohë që mori si përforcim 10 lembe nga Epidamni, 12 lembe nga Lisi dhe 54 të tilla nga Skodrinoni. Pas këtyre tri luftërave, Iliria ra nën sundimin romak për rreth 550 vjet. Në kushtet e pushtimit, fama e detarisë ilire u venit, por kurrë nuk u ndërpre edhe pse në përgjithësi u shkri me atë të Romës. Ndërkohë që romakët, duke parë efektshmërinë e anijeve lembe me pëlhura, filluan të ndërtonin në kantieret e Ilirisë së pushtuar, lembe tip bireme dhe trireme, që u quajtën anije illyrian-liburnoroman.



Anije me pëlhura tip triremë

Pas pushtimit romak, herë nën flamurin romak e herë vetëm, në dokumente të ndryshme të kohës përmendet përsëri tradita detare ilire. P.sh., gjatë Luftës II Romako-Maqedonase, përkrah flotës romake morën pjesë edhe 60 luftanije ilire, ndërsa në luftën civile Oktavian Augusti komandonte edhe Flotën Detare Ilire, që vazhdonte të ishte e veçuar nga ajo romake .

Vazhdimësinë e detarisë ilire e vërtetojnë edhe zbulimet e objekteve të ndryshme nënujore që i përkasin kësaj periudhe. Ndër to mund të përmendim zbulimet në periudha të ndryshme në cekëtinën e Talbotit pranë Durrësit, të shumë tipave amforash, që datojnë nga shek. II-I p.e.s deri në mesjetë, të cilat janë përdorur për transport vere, vaji, uji, mjalti etj.

Po ashtu, zbulimi i dy spirancave që i përkasin shek. VI e III p.e.s, si dhe i tri anijeve ilire të mbytura të shek. V-I p.e.s pranë kepit të Palit (bishti i Pallës), janë fakte që vërtetojnë ekzistencën e detarisë ilire. Me anijet e tyre me pëlhura ilirët kanë lundruar përmes deteve Jon e Adriatik e më tej. Në hambarin e një mjeti lundrues ilir, me gjatësi rreth 25 m e me pjesën e përparme dhe të prapme të ngritur si lembet, të zbuluar në vitin 1976, u gjetën një

sasi e madhe amforash, që i përkasin shek. II–I p.e.s.



Amfora ilire të shek. II-I p.e.s.
zbuluar në cekëtinën e Talbotit [32]

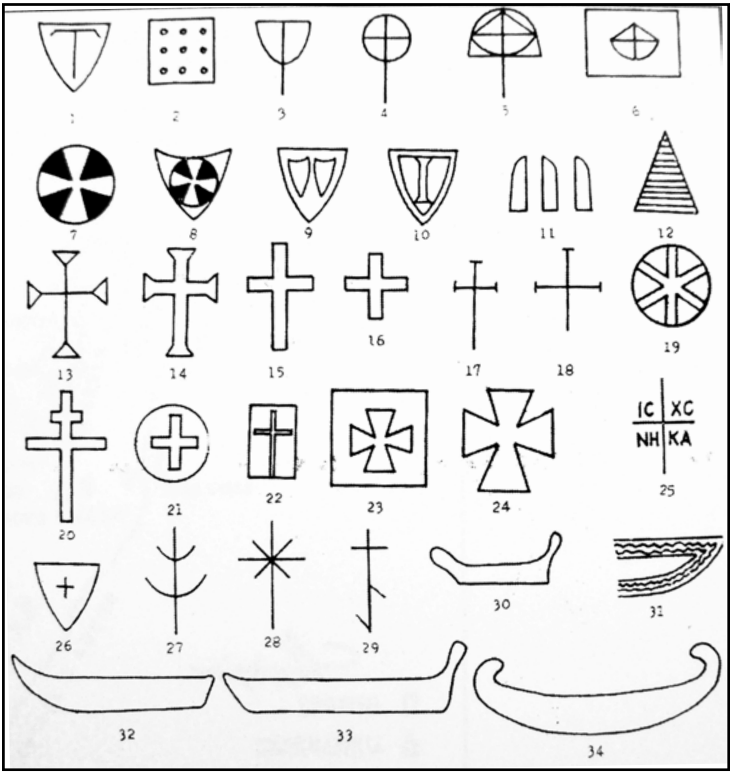


Spirancë anijeje ilire shek. II-I p.e.s [33]

Ndërsa zbulimi i fundit, i bërë nga një grup studiuesish shqiptaro-amerikanë në gusht 2011 gjatë kontrollit të bregdetit

32 *Zbulime të publikuara nga Instituti i Arkeologjisë Tiranë e të arkivuara në muzeun arkeologjik në Durrës dhe në Muzeun Kombëtar në Tiranë.*
33 *Arkivi i muzeut arkeologjik, Durrës*

shqiptar me anijen Herkules, vërteton edhe një herë ekzistencën e detarisë në brigjet ilire. Gjetja e një barke tip lembe, 30 m e gjatë me rreth 300 amfora tip lambolie-2, në jugperëndim të ishullit të Sazanit, në një thellësi 50 m, vërteton se në shek. II–I p.e.s këto amfora janë përdorur për transportimin e vajit të ullirit dhe të verës prej vendeve ilirike.



Fragmente të gdhendjeve në shkëmbin e gjirit të Gramës [34]

Ndërkohë që shenjat më të plota, që vërtetojnë vazhdimësinë e detarisë vërehen në shkrimet e shumta në **gjirin e Gramës**, në anën perëndimore të Keraunisë (Karaburunit). Ndër shekuj aty në

34 *Arkivi i muzeut historik, Vlorë*

mot të keq janë strehuar shumë detarë, të cilët gjatë qëndrimit kanë gdhendur në shkëmbinjtë e mermertë të këtij gjiri emrat e tyre, format e anijeve me të cilat kanë lundruar (shumë nga të cilat janë të tipit lembe), spiranca, kryqe, ikona, lutje, mirënjohje ndaj Poseidonit etj. Ky zakon i detarëve të huaj dhe iliro-shqiptarë datohet qysh në shek. IV p.e.s dhe vazhdon pa ndërprerje deri në shek. XX.

Ndër emrat e gdhendur, gjenden edhe ata të Pompeut e Mark Antonit, që i përkasin shek. I p.e.s, emri i perandorit bizantin Gjoni V [35], i cili në vitin 1369 ka udhëtuar me anije për tek Papa për të kërkuar mbështetje në luftën kundër osmanëve, që rrezikonin të pushtonin Kostantinopolin (Stambollin) etj.

Sapo zbret në tokë, aty gjithashtu ".....befasohesh nga gdhendja e një amfore të madhe, që s'është gjë tjetër veçse ena e **Shën Graalit**. Sipas legjendave apokrife të krishtere, kjo përfaqëson enën me të cilën **Jezu Krishti** realizoi Eukaristinë. Po ashtu thuhet se me të njëjtën enë Josifi i Arimanthesë, mblodhi gjakun e Krishtit pas kryqëzimit, me të cilën pastaj udhëtoi nëpër Europë deri në brigjet britanike.

Po ashtu, gdhendja në shumë vende e **Kryqit të Urdhrit Kalorësiak** fetar tregon se edhe anijet e **Tempullarëve** kanë vizituar Gramatën historike..."[36]

Përveç kësaj, vetë shfrytëzimi i mermerit të këtij gjiri dhe transportimi i tij nëpërmjet detit me blloqe disatonëshe të prera në mënyrë të rregullt, flet për një nivel të lartë teknik e zhvillim të transportit detar. Këtë gjë e vërteton edhe një bllok i mermertë 2–3 tonësh, që ndodhet në fund të detit disa metra larg nga faqja vertikale e shkëmbit prej mermeri. Dihet se me blloqe mermeri të marra prej këtij gjiri janë bërë ndërtime në Epidamn, Apoloni, Orikon

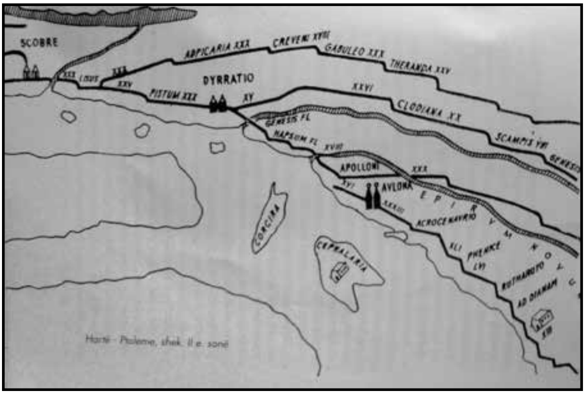
35 *Moikom Zeqo, Arkeologjia dhe hyjnitë ilire, Tiranë, 2011.*
36 *Moikom Zeqo, Arkeologjia dhe hyjnitë ilire, Tiranë, 2011*

e në qytete të tjera mesdhetare. Edhe në shek. XX me mermerin e Karaburunit janë ndërtuar shkallët e Pallatit të Kulturës në Tiranë.

VII. DETARIA SHQIPTARE NË MESJETË

Zhvillimi i detarisë së një vendi, ndër të tjera, pasqyrohet edhe nëpërmjet hartave e përshkrimeve bregdetare hidrografike të ndryshme. Ndërsa përshkrimet e autorëve të lashtësisë si Skylaksi etj. për bregdetin ilir fillojnë qysh në shek. VI p.e.r., harta më e vjetër që njihet deri më sot për një pjesë të bregdetit shqiptar është harta e Ptolemeut e shek. II të erës sonë. Në të gjenden emrat e porteve Scodra, Lissus, Dyrratio, Apoloni, Avlona e Butharoto.

\



Shek. II e.r. – Harta e Ptolemeut[37]

Po ashtu, Butrinti përmendet në librin Kitab suratalard, që u përket viteve 80 – 90-të të shek. X të udhëtarit arab Ibn-Haukan, ndërsa në shek. XIII-XIV në udhëzues lundrimorë italian dhe grek shënimet për bregdetin shqiptar janë të shumta. Në ta flitet për portet shqiptare, largësitë midis porteve, rreziqet lundrimore dhe mënyrat për t'u bregëzuar, si p.sh. në Tivar, Olcin, Bunë, Dyrratio,

37 Buletini i Universitetit Shtetëror të Tiranës. Seria e shkencave të natyrës, nr. 2, Tiranë, 1962, f. 70.

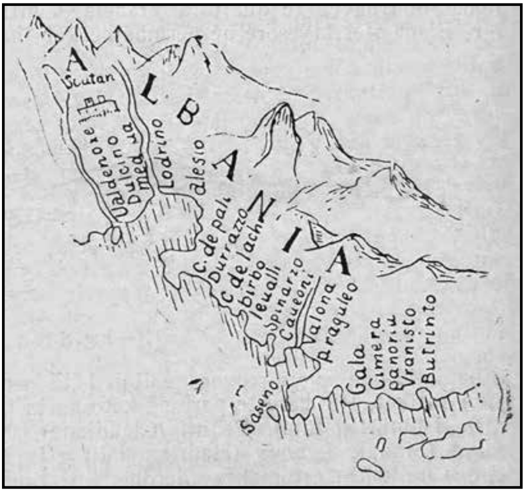
Bashtovë[38], Pirg (grykëderdhja e Semanit), Apoloni, Spinaricë[39], Aulon, Eriko (Orik), Kimer (Himarë), Shën-Qiriako (Panormë), Butharoto, Onhezm, Gitan (Igumenicë), Ambraki etj.

Vetë përshkrimi i porteve të trevave shqiptare vërteton se kjo popullsi në mesjetë kishte marrdhënie tregtare me botën përreth, kishte porte e rrjedhimisht edhe detarinë e vet, barkat e saj, anijet me pëlhura me kapitenë shqiptarë etj., ndër të cilat galeotat prej druri të prodhuara në kantieret e Ulqinit konsideroheshin si nga më të mirat. Në shek. XIV–XV ulqinakët arritën të prodhonin edhe gale me përmasa 40–60 x 7–10 m, që ishin shumë të ngjashme me anijet liburne.

Me ndarjen e Perandorisë Romake në vitin 395 pas Krishtit, një pjesë e tokave të Ilirisë në jug të lumenjve Drina e Sava (në Bosnjën e sotme), u përfshinë në perandorinë e Bizantit, nën pushtimin e së cilës qëndruan për dhjetë shekuj të tjerë, periudha më e errët e veprimtarisë detare në trevat shqipfolëse. Megjithatë, në arkivat e Bizantit gjenden dokumente që flasin edhe për detari-në në bregdetin prej Prevezës deri në Durrës, ku, ndër të tjera, theksohet se në Durrës dhe në gjirin e Vlorës në këtë periudhë prodhoheshin anije tip Dromon dhe Myoparon, që ishin anije me pëlhura tip liburnide të përmirësuara.

38 Kështjella e Bashtovës, ndërtuar në vitet 1467–1501 si një pikë doganore dhe garnizon në shërbim të tregtisë që zhvillohej me Elbasanin nëpërmjet lumit Shkumbin, një pjesë e të cilit në këtë kohë ka qenë i lundrueshëm. Në shek. XVIII ajo kaloi në varësi të Bushatllinjve.

39 Spinarica (Sfinaricë – Zvërnec) – Qendër e banuar mesjetare në jug të gry-kë-derdhjes së vjetër të lumit Vjosë (buzë kënetës së Nartës pranë Zvërnecit të sotëm). Ky vendbanim deri në shek. XII ka qenë nën sundimin e Bizantit, më pas kaloi nën Venedikun, pastaj e morën Hohenshtaufët, pas tyre Anzhuinët e së fundi (shek. XIII–XIV) u bë pjesë e despotatit të Vlorës. Konsiderohej port i rëndësishëm mesjetar. Në të përpunoheshin produkte ushqimore, drithëra, kripë, hekur, lëndë druri, mëndafsh etj. Venediku, Raguza, Pulja dhe Zara kishin në Spinaricë konsujt e vet. Me rritjen e tregtisë së drithit prej lumen-jve Shkumbin e Seman, rëndësia e saj filloi të bjerë, kurse pas pushtimit të Vlorës më 1417 nga Turqia, Spinarica e humbi rolin e saj.



1318 – Hartë e bregdetit shqiptar [40]

Pas ndarjes, Bizanti bëri riorganizimin administrativ të perandorisë, duke formuar në bregdet si njësi administrative themën e Durrësit dhe themën e Nikopolisit (Prevezë). Durrësi u bë porti kryesor i perandorisë në perëndim, po prapëseprapë jeta dhe zhvillimi i tij mbeteshin të pasigurta. Sulmet e njëpasnjëshme të vizigotëve, ostrogotëve, hunëve etj. gjatë shek. IV–VI shkatërruan gjithçka në Ballkan.

Ja si i përshkruan këto pushtime historiani dalmat **Hieronimi**: *"Më vjen të rrënqethët kur mendoj të tregoj shkatërrimet në kohën tonë, ku gjaku shkon rrëke. Gotët, sarmatët, alanët, markomanët shkatërrojnë dhe plaçkitin Trakinë, Maqedoninë, Dakinë, Tesalinë, Akajen, Epirin dhe gjithë Panoninë. Kudo dhunë, kudo psherëtima, kudo fytyra e tmerrshme e vdekjes, për këtë dëshmitare është Iliria, Trakia, vendi ku unë kam lerë, ku çdo gjë u shkatërrua përveç qiellit e tokës, ferrave dhe pyjeve të dendura."*

Kurse **Eqrem Bej Vlora** e pasqyron kështu vijimësinë e kësaj

40 *Buletini i Universitetit Shtetëror të Tiranës, Seria e shkencave të natyrës, nr. 2, Tiranë, 1962, f. 72.*

periudhe të errët: *"Që nga shek. VI deri në shek. XI, fushat dhe buzëdeti në këmbë të këtyre malishteve, ishin bërë sheshi i harakopjes së kusarëve të tokës edhe të ujit. Dyndjet e* ***popujve barbarë,*** *që përmbytnin çdo 2–3 vjet Shqipërinë, kishin rrënuar njeri pas tjetrit qytetet Aulon (Vlorën e vjetër që qëndronte mbi gadishullat e Zvërnecit), Orikun (në Pashaliman) etj. dhe kishin detyruar një pjesë të madhe të banorëve të këtyre të shpërndaheshin në të katër anët për të kërkuar strehë dhe shpëtim..."*[41]

Nga këto përshkrime del qartë se çfarë ka ndodhur në mijëvjeçarin e parë në trevat shqipfolëse, veçanërisht në bregdet. Nga pushtimi i gjatë romak e bizantin (prej vitit 168 p.e.s deri në

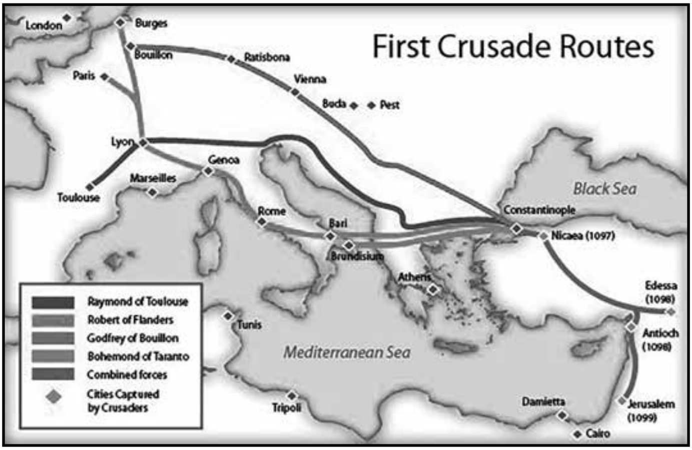
shek. IX), nga harakopjet e kusarëve të tokës e të detit, nga kalimi i kryqëzatave[42], nga sulmet arabe, pushtimet normane, anzhuine e venedikase si dhe nga dyndjet sllave, vendbanimet ilire u tjetërsuan, ajo pjesë e popullsisë që qëndroi dalëngadalë u asimilua, kurse pjesa tjetër u tkurr brenda zonës së sotme shqipfolëse ose u largua drejt jugut të gadishullit Apenin e atij Ballkanik.

Nga burime arkivore mësohet gjithashtu se në Bishtin e Pallës në veri të Durrësit, në vitin 1081, është bërë një betejë e fortë detare midis normanëve dhe venecianëve, e cila u fitua nga venecianët. Në këtë betejë u mbyt edhe anija e Boemundit, princit të normanëve. Sipas Ana Komnenës, ushtarët normanë që shpëtuan, kur dolën në tokë, u ranë "arave dhe kopshteve që ishin plot me pemë"[43] .

41 Ekrem Vlora, Kalaja e Kaninës, Romë, 1961, f. 11.

42 Gjatë kryqëzatave një numër i madh kryqtarësh, nisur nga vendet europiane, prej Italisë kanë zbarkuar në brigjet e Durrësit, Vlorës dhe Epirit për të vijuar rrugën të bashkuar nëpërmjet Kostandinopolit (Stambollit) drejt Tokës së Shenjtë.

43 Historia e popullit shqiptar, vëll. I, botim II, Prishtinë 1969, f. 165.



Rrugëkalimet kryesore të kryqtarëve

gjatë Kryqëzatës I (1096–1099)

Ndërsa në vitin 1096, ndër kryqtarët që kanë kaluar nëpërmjet portit të Durrësit ka qenë edhe Uvi, vëllai i mbretit të Francës, për të cilin u organizua pritja dhe kalimi i tij i sigurt.

Duhet theksuar se në shek. XII flota detare e perandorit bizantin Manuel Komneni (1143–1189) ka marrë pjesë në pushtimin e Egjiptit. Nga anijet e kësaj flote, dhjetë anije ishin nga thema e Durrësit, gjë që vërtetohet nga letërkëmbimi i tij me mbretin hebré Amering të kësaj periudhe. Pra, ashtu si nën pushtimin romak edhe nën atë bizantin detaria në bregdetin iliro-shqiptar, u zhvillua duke u përfshirë në marinën e pushtuesve. [44]

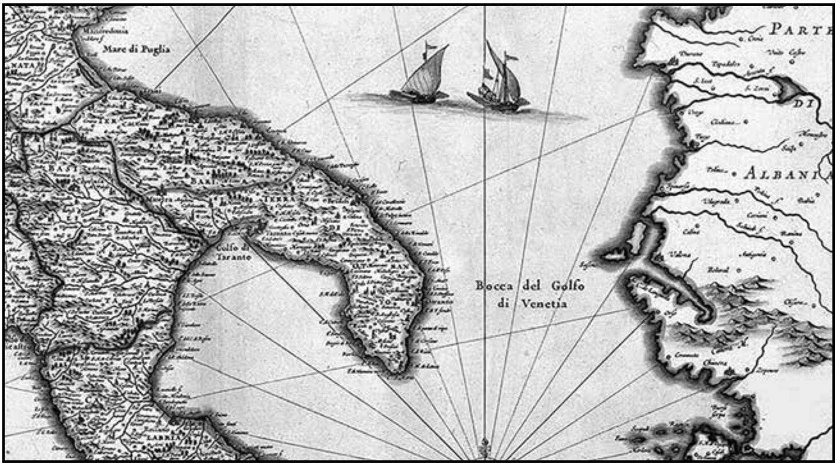
Nga ana tjetër, ky bregdet shërbeu edhe si urë lidhjeje midis Romës e Bizantit, pasi ishte pika më e afërt midis tyre, ku portet si Ambraki, Onhezm, Orikon, Aulona, Dyrratio, Alis (Lisi), Skodra e Olcinon patën një rol të rëndësishëm tregtar. Në këto skela bregëzoheshin anije, të cilat transportonin mallra të prodhimit vendas e ato të sjella nga karvanët drejt vendbanimeve të të dy

44 Rrok Zojzi, Traditat e lundrimit detar të popullit shqiptar, Tiranë, 1959, f. 20 dhe Niketa Honiati, Historia.

perandorive. Në këto rrethana, shumë banorë, përveç se punonin si detarë në mjete lundruese të ndryshme, kishin anijet e veta. Durrësi, p.sh., arriti një kulm zhvillimi si port. Qyteti i fortifikuar mirë kishte disa hyrje kryesore, si porta e detit, porta e madhe, porta e kalorësit etj. Përballë kësaj të fundit ishte vendosur monumenti madhështor prej bronzi i një kalorësi, por tërmeti i vitit 1273 aty rrafshoi gjithçka.

Me dobësimin e Bizantit, gjatë bregdetit lindor, jugor e qendror të Adriatikut filluan të formohen principata të ndryshme shqiptare të pavarura, të cilat herë të pajtuara e herë të përçara me njëra-tjetrën, nisën një epokë të re në këtë trevë. Një nga qëllimet e tyre ishte edhe zhvillimi i detarisë për interesa mbrojtëse dhe tregtie, duke filluar kështu lundrimi i anijeve me flamurin e principatave vendase. Tradita detare e popullit shqiptar, që për disa shekuj nuk përmendej fare, filloi të rilindë. Qysh në fillim të mijëvjeçarit të dytë, detarë shqiptarë kishin në përdorim mjete lundrimi të kohës, pavarësisht se Venediku mundohej të pengonte dhe të kontrollonte lëvizjet e mjeteve detare në ujërat e Adriatikut, pasi qëllimet bazë të tij ishin t'u ndalonte bashkësive përreth Adriatikut konkurrencën e trafikut detar dhe të luftonte ata që i rrezikonin hegjemoninë detare në Adriatik.

Kështu, gjatë shtrirjes së sundimit të Venedikut në Adriatik, forcat e tij ushtarako-detare në vitin 1205 pushtuan qytetet porte të Durrësit, Vlorës e Erikoit (Orikon) dhe ishujt Korkyra e Saseno, duke e quajtur detin Adriatik një "det të mbyllur venecian".



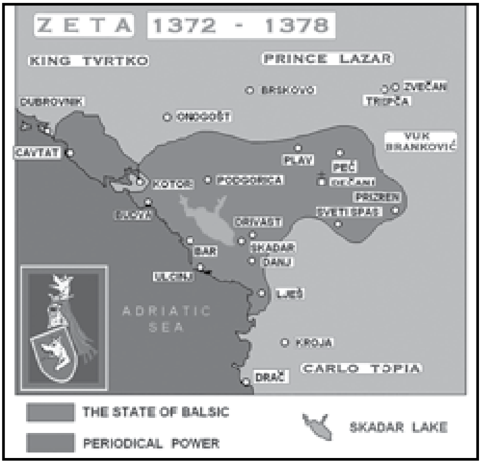
Hartë mesjetare veneciane, ku ngushtica e Otrantos quhet "gryka e gjirit të Venecias"

Duhet theksuar se në këtë periudhë shumë detarë të shquar nga trevat shqiptare u futën në shërbim në flotën detare tregtare e ushtarake venedikase. Ndërkohë që në arkivat e Venedikut, për-menden edhe anije transporti tip kripina, që ishin anije shqiptare për transportin e kripës prej Durrësit e Vlorës për në Venedik.

Nga ana tjetër, gjatë kësaj periudhe, për të mbrojtur interesat e tij në Adriatik, Venediku ndërmori edhe veprime ushtarake kundër detarëve vendas. Shpesh, nëpërmjet detit, forca ushtarake veneciane sulmonin vendbanimet në portet lindore të Adriatikut, nën mëtimin e vjetër greko-romak të "piraterisë detare".

Kjo gjë, ndër të tjera, vërtetohet edhe nga një urdhër verbal i vitit 1364, dhënë kapitenit venedikas të Adriatikut nga senati i tij, ku theksohet se:

"Kemi marrë vesh se disa shqiptarë armatosin gale e barka... Ne nuk duam në asnjë mënyrë që as shqiptarët dhe as të tjerët të mbajnë në det anije të armatosura. Në rast se nuk binden, t'i kapni ata me gjithë anijet e tyre dhe t'i dënoni si piratë deti e si armiqtë tanë".



Principata e Balshajve

Duke synuar të formonte një forcë detare lufte, në vitin 1368 Gjergj Balsha lëshoi prej lumit Bunë në det gjashtë luftanije të mëdha, gjë për të cilën Venediku dërgoi kapitenin e gjirit Marco Vernier me urdhrin për ndalimin e formimit të kësaj force dhe meqenëse Balsha nuk iu bind, kapiteni venecian mori këtë urdhër:

"...Po të mos e ndalë veprimin, do të konsiderohet si pirat deti dhe anijet e tij do të digjen!"[45]



Në këtë vit vetëm në Shirq dhe bregun e Bunës kishte mbi dhjetë kantiere për ndërtimin e barkave dhe të anijeve të madhësive të ndryshme.

Po të njëjtin qëndrim mbajti Venediku edhe ndaj princit Karl Topia të Durrësit, duke iu drejtuar në vitin 1374 me një urdhër të ashpër: *"Për këto veprime do të merren masa, ashtu si i ka hije rangut tonë!..."*[46]

Karl Topia (1331–1388, fotoja

45 *Arqile Papadhimitri, Historia e lundrimit detar, Tiranë, 1968, f. 101–102.*
46 *Po aty, f. 103*

përbri) ishte i biri i princit Tanush Topia dhe nipi i mbretit Robert I të Napolit. Pas disa luftërave, i mbështetur fillimisht edhe nga Anzhuinët, arriti të formonte principatën shqiptare në një pjesë të madhe të Shqipërisë së mesme të sotme, me qendër në Durrës. Pasi forcoi pozitat dhe vuri nën kontroll lëvizjen e karvanëve tregtarë lindje-perëndim nëpërmjet rrugës Egnatia, me marrëveshje edhe me Venedikun në vitin 1367, arriti t'i rikthente portit të Durrësit rëndësinë e dikurshme.

Por kur princi shqiptar filloi t'i kushtonte kujdes zhvillimit të detarisë, duke ndërtuar edhe një vend të fortifikuar në bregdet për prodhimin e anijeve, në vendin e quajtur Melie (në veri të Durrësit), marrdhëniet me Venedikun u lëkundën derisa në vitin 1387 u detyrua të largohej nga kreu i principatës, duke ia lënë fronin të birit, Gjergjit. Ata e konsideruan Karl Topinë si një princ pirat, me shtet e fuqi pirate; që do të thoshte se Venediku quante pirat jo atë që plaçkiste, por atë që rrezikonte mbizotërimin e tij detar.

Pra, Venedikut, me qenë se nuk i pëlqente konkurenca, i akuzonte shqiptarët si piratë dhe i kërcënonte që të mos mbanin anije cilësore. Por, me gjithë këto pengesa, principatat shqiptare nuk e ndërprenë lundrimin detar. Kështu, në shek. XIII–XIV në qytetet bregdetare të vendit e sidomos në grykëderdhjet e lumenjve u ngritën një varg molesh druri, ku përpunoheshin anije shqiptare e të huaja.

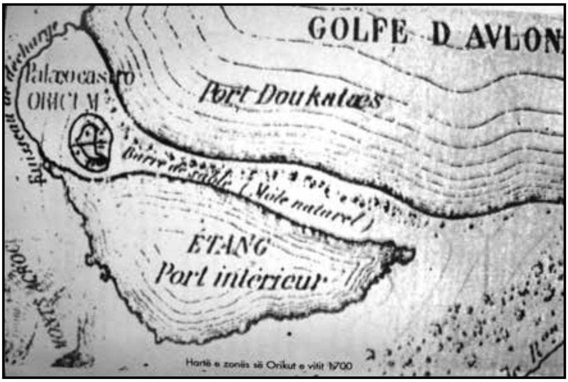


Rruga Egnatia gjatë periudhës së Bizantit

Në Tivar, Ulqin, Shëngjin, në Shirq të Bunës (afër Obotit), përveç moleve kishte edhe magazina për depozitim mallrash, sidomos ato të kripës në Medë ose Medea (Shëngjin) dhe Shufada (Mat). Ndërsa më në jug vazhdonte skela e Rodonit, të tjera midis Durrësit e Vlorës, si Bashtova në grykëderdhjen e Shkumbinit, Pirgu në atë të Semanit, Spinarica në grykëderdhjen e Vjosës, Doukates, Kimera, Butrinti etj., ndërkohë që Shkodra, Durrësi dhe Preveza ishin në lulëzim. Krahas skelave kishte edhe kantiere detare, ku ndërtoheshin mjete të vogla e të mesme detare të kohës.

Po ashtu, në grykëderdhjet e lumenjve, u ndërtuan kështjella të vogla, që duheshin për kontrollin dhe mbrojtjen e mjeteve detare, vendase e të huaja, në kuadrin e zgjerimit të marëdhënieve tregtare të principatave shqiptare me botën e jashtme, ku vendin e parë për transportin e mallrave e mbante Venediku dhe pas tij Raguza. Kjo vërtetohet edhe nga dokumente dhe harta venedikase të shek. XVI, që përshkruajnë bregdetin shqiptar. Në to jepet vendndodhja e këtyre fortesave gjatë gjithë këtij bregdeti.

Raguza (sot Dubrovniku, Kroaci), ishte një qytet i bregdetit dalmat me origjinë mesjetare (shek. VII), port detar me rëndësi i Bizantit deri në fund të shek. XII, më pas i Venedikut, pastaj port tregtar hungarez e më vonë deri në fillim të shek. XIX (kohë në të cilën u shpall republikë e pavarur) pjesë e Perandorisë Osmane.



Porti Doukatæs[47] në kënetën e Orikut

Lidhjet tregtare të Raguzës me qytetet bregdetare të trevave shqiptare, dokumentohen që nga fillimi i shek. XIII, kur ajo lidhi marëveshje tregtare me principatën e Arbrit, me anë të së cilës Dhimitri, sundimtari i saj, u jepte siguri tregtarëve raguzanë për të udhëtuar lirisht nga toka dhe deti brenda kufijve të principatës. Konsuj, kolonë dhe tregtarë raguzanë ndeshen që në fillim të shek. XIII në tregjet dhe qytetet bregdetare shqiptare si dhe në qendrat xeherore të Kosovës, si në Prizren (1332), Prishtinë (1339) etj. Ndërsa Oriku, për një kohë të gjatë, është quajtur Limani i raguzanëve. Pikërisht për këtë arsye dy gjire të vogla e të mbrojtura pranë Pashalimanit mbajnë dhe sot emrin Raguza I dhe II, pasi mund të kenë shërbyer si vendqendrime të anijeve raguzane.

Rëndësia ekonomike që kish marrë Adriatiku në këtë periudhë, nxiti interesimin e Venedikut, që më 1249 kishte akredituar konsull në Durrës, më 1277 agjentë doganorë në Spinaricë dhe konsuj më 1359 në Vlorë dhe më 1370 në Ulqin. Të njëjtin hap ndërmori edhe Republika e Raguzës, duke sjellë përfaqësues të saj në Spinaricë më 1381 dhe në Shkodër më 1395.

Për këtë periudhë një pelegrin bën një përshkrim interesant,

47 *Hartë e vitit 1700, arkivi i muzeut historik Vlorë.*

pas mbërritjes së tij në Durrës:

"...Nga Ulqini në Durrës udhëtuam në një det të keq rreth 70 milje; pranë bregut dukeshin rreth 15 anije me vela të ndalura, ndërsa në breg kishte të tjera mjete detare të vjetra, të mbytura disa vite më parë. Pranë portës (Porto Romano), rreth katër milje nga Durrësi duket një kantier, ku riparohen dhe prodhohen anije të vogla për transport mallrash. Qyteti i Durrësit, nga ku eksportohet kripë, lëkura, grurë, lëndë druri etj., ka lidhje të vazhdueshme tregtare me Venedikun, Triesten, Raguzën e Ankonën.

Qyteti ka një treg të mbushur me mallra të ndryshme, ndërsa shumë artizanë prodhojnë kobure të veshura me argjend si dhe stoli prej ari ..."[48].

Nga statistikat del se në shek. XIII pronarë shqiptarë zotëronin anije të mëdha me pëlhura. P.sh., vetëm Ulqini në vitin 1352 kishte 26 anije me pëlhura, të mëdha për kohën.

Duke bërë një analizë për këtë periudhë të zhvillimit ekonomik të qytetit të Shkodrës, studiuesi francez A. Dyselie jep një informacion të pasur për lundrimet që kryheshin prej Shëngjinit dhe bregut të Bunës (në Shirq). Ai ndër të tjera thekson se *"...Ekzistenca e kantiereve të vogla në grykat shqiptare në shek. XV do të mund të datonte një kohë shumë më të hershme, ndoshta traditën që është ruajtur prej kohës bizantine. Në këto vite, Shkodra duke qenë qendër tranzite e dorës së parë në Ballkan, luante rol të rëndësishëm si skelë në detin Adriatik".*[49]

---

48 Autoriteti Portual Durrës, PORTI YNË në rrjedhën e viteve, Tiranë, 2009, f. 52.
49 Xhyher Cani–Fatmir Selhani, Tradita e lundrimit në rrjetin ujor Shkodër–Ulqin, Kumtari i muzeut të Shkodrës, nr. 5, Shkodër, 1992.

VIII. DETARIA SHQIPTARE GJATË SUNDIMIT OSMAN

Fundi i shek. XIV dhe fillimi i shek. XV sollën ndryshime të mëdha në trojet shqiptare. Zgjerimi i Perandorisë Osmane drejt Ballkanit perëndimor shkaktoi shpërbërjen e principatave shqiptare, duke dobësuar në këtë mënyrë edhe traditat detare të tyre. Për të shpëtuar nga vala shtypëse e pushtuesve osmanë, bashkë me njerëzit e thjeshtë, në këtë periudhë u larguan edhe një pjesë e tregtarëve, zejtarëve, ndër tá edhe shumë detarë. Prej qytetit të Durrësit, që thuhej se kishte pasur 60.000 mijë banorë, detarët e larguar strehuan shumicën e mjeteve detare të tyre në Shkodër e Ulqin e më tej, pas pushtimit të këtyre qyteteve nga osmanët, në Budvë e Kotor, ndërsa Vlora drejt jugut në Himarë e Pargë.

Këtë gjë e vërteton edhe Karl Paçi në studimet e tij, i cili shënon se *"...pas pushtimit të trojeve shqiptare nga osmanët, në mesin e bregdetit shqiptar u zhduk tradita, kurse në anët e këtij bregdeti tradita detare vijoi pa u shkëputur nga lashtësia".*

Ndërkohë për lezhjanët kronikani venecian Sanudo, shënon se *"disa u bartën në Ulqin, të tjerë në Pulie a gjetiu".* [50]

Më tej, nga Shkodra në rrethimin e parë (1479) u larguan më tepër se 2.000 banorë, ndërsa në të dytin (1484) *"nga gjithë ajo popullsi – thotë Marin Beçikemi, dëshmitar i ngjarjes – nuk mbetën veçse 700 burra, 1.300 fëmijë e po aq edhe gra; të tjerët lanë atmên dhe u vendosën në Venedik".*

Nga ky pushtim qytetet e mësipërme pushuan së qeni shtylla

50 *Maksut Haxhibrahimi, Detaria e Ulqinit nëpër shekuj, Ulqin, 1994, f. 56.*

të detarisë shqiptare; në bregdet u grabitën e u dëmtuan të gjitha mjetet detare që u gjetën, ndërsa kantieret anijendërtuese u shfrytëzuan për nevojat e forcave detare osmane.

Meqenëse në këto kushte zonat e pushtuara po shkonin drejt një rrënimi të plotë, pas regjistrimit të popullsisë së mbetur, të tokave etj., Perandoria Osmane shpalli lirinë dhe sigurinë e lundrimit e të tregtisë, duke i cituar skelat e trevave shqiptare si *"porte të hapura"*[51]. Ndërkohë, shumë detarë, për hir të rrezikut të asgjësimit të mjeteve të tyre lundruese, filluan të lundronin nën flamurin perandorak.

Ndërsa pas kthimit të Skënderbeut, përballjen kundër osmane shqiptarët e lidhën edhe me nevojën e zhvillimit të detarisë, duke shënuar një moment kthese në këtë drejtim. Për këtë qëllim, ndër të tjera, Skënderbeu urdhëroi ndërtimin edhe të një pike komunikimi detar të përforcuar me një fortesë në kepin e Rodonit. Ndërkohë që vjehrri i tij, princi i Kaninës Gjergj Arianit Komneni kishte në zotërim anije mbartëse dhe lufte, që vepronin në detin Adriatik e Jon dhe strehoheshin në gjirin e Vlorës.

Sipas të dhënave të kohës, flota që transportoi trupat e Skënderbeut në verën e vitit 1461 drejt Apulisë (Itali), në ndihmë të mbretit Ferdinand të Napolit, përbëhej nga anije të ndryshme, si anije transporti apo, siç i emërton Barleti anije mbartëse, dhe anije mbrojtëse (luftarake) me thind (sqep). Për nga mënyra e vënies në lëvizje këto anije ishin me pëlhura.

E vërteta është se shumica e anijeve, veçanërisht ato të luftës, që siguruan kalimin e trupave të prijësit shqiptar drejt bregut perëndimor, erdhën nga Napoli. Por, po aq e vërtetë është edhe që në përbërje të flotës kishte dhe anije shqiptare, sidomos anije mbartëse. Këtë fakt e thotë edhe Barleti kur shkruan se:

"...Skënderbeu urdhëroi që të gjitha anijet e ardhura nga Italia

51 Xhyher Cani–Fatmir Selhani, Tradita e lundrimit në rrjetin ujor Shkodër–Ulqin, Kumtari nr. 5 i muzeut të Shkodrës, Shkodër, 1992.

të mblidheshin në Raguzë; njëkohësisht aty të grumbullohej edhe çdo ushtar apo anije e tij që ndodhej në gjirin e Risanit, limanin e Durrësit, nga Vlora dhe bregu i Epirit dhe Ilirisë”.[52]



Shek. XV – Fortesa e kepit të Rodonit

Gjithashtu, sipas burimeve historike të kohës, mësohet se në kohën kur Skënderbeu mori rrugën drejt Raguzës (sot Dubrovnik), ku do të priste hapjen e korridorit detar nga Venediku dhe miratimin e lëvizjes së forcave të tij ushtarake drejt Apulisë (Pulia, Itali) nga Papa, prej kepit të Lagjit, Kavajë pararoja e luftëtarëve shqiptarë (rreth 500 kalorës dhe 1.000 këmbësorë) u nis drejt portit të Barletës.

Për transportimin e trupave bie në sy sipas Barletit edhe urdhri i dhënë nga Skënderbeu mbi rregullat që duheshin zbatuar gjatë lundrimit: *“Nëpër anijet të kishte **drita**; nga **një** anijet me thind, nga **dy** anijet me mbartje. Në anijen pretoriane të ishin si shenjë për natën **tri drita**”* [53]

52 *Marin Barleti, Historia e Skënderbeut, Tiranë, 1983, f. 531.*

53 *Po aty, f. 532.*



Itinerari i lëvizjes së trupave të Skënderbeut

Sipas Barletit, po ashtu, gjatë lundrimit mbrojtja e trupave u bë nga kapedanët e Skënderbeut Gjin Muzaka, Andrea Zaharia, Moisi Golemi etj., të cilët komandonin grupe anijesh me thind në të dy krahët e anijeve mbartëse.



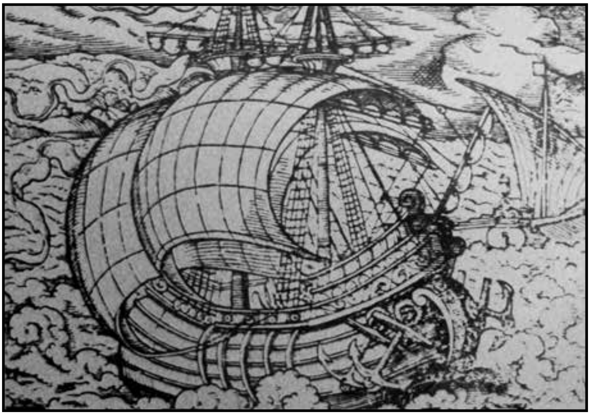
Kapedan Gjin Muzaka



Kapedan Moisi Golemi

Një fakt i tillë vërteton vazhdimësinë e traditës detare shqiptare dhe zhvillimin e saj gjatë kësaj periudhe. Po sipas Barletit, Skënderbeu udhëtoi drejt Italisë me rreth 2.000–5.000 këmbësorë

dhe 2,200–2,500 kalorës. [54]



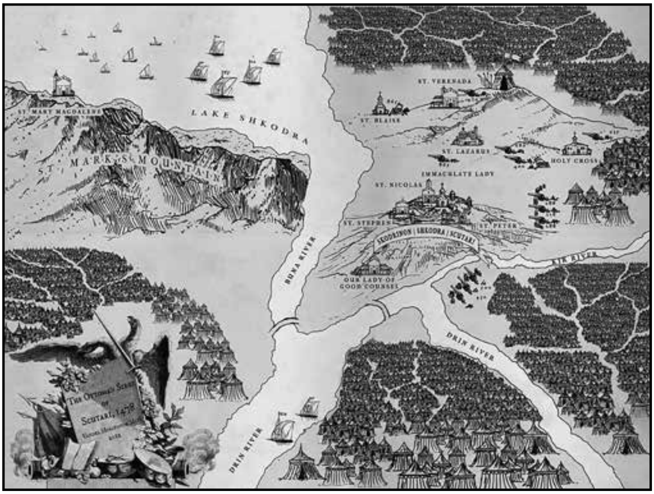
1461 – Anije shqiptare me pëlhura e përdorur gjatë transportimit të trupave të Skënderbeut [55]

Por pas vdekjes së Skënderbeut, më 1468 vërehet një vërshim i mjeteve detare osmane në detin Adriatik, duke arritur numrin rreth 300–400, përfshi këtu edhe anijet e grabitura shqiptare. Në këto momente detarët shqiptarë u ndodhën mes dy zjarreve; nga njëra anë përballë pushtuesit osman dhe nga ana tjetër, luftës për kontroll absolut të detit nga forcat venedikase. Në këto kushte të vështira detarët lezhjanë u detyruan të dorëzojnë qytetin e tyre në vitin 1475. Venediku, si sunduesi i bregdetit shqiptar, nuk mund të lejonte që mjetet e lundrimit të binin në duart e turqve, prandaj u përpoq me çdo mënyrë t'i grumbullonte ato. Për këtë arsye flota venedikase, pasi mori të gjitha mjetet detare që ndodheshin në Shëngjin, i vuri zjarrin qytetit

Ndërkohë, brenda një periudhe 27-vjeçare nga rënia e Himarës më 1479 deri në pushtimin e dytë të Lezhës më 1506, i gjithë bregdeti shqiptar u vu nën kontrollin e pushtuesve osmanë. Duke e shfrytëzuar atë për interesa të veta, vetëm në vitin 1498 në

54 Marin Barleti, Historia e Skënderbeut, Tiranë, 1983, f. 533–534.
55 Marin Barleti, Historia e Skënderbeut, Tiranë, 1983, f. 528.

Myzeqenë e Vlorës u prenë 4.000 rrënjë pemë për ndërtimin dhe riparimin e anijeve të flotës ushtarake osmane. Ndërkohë, detarët shqiptarë, që iu nënshtruan pushtimit, u dërguan në Stamboll për interesa të detarisë osmane, ndërsa një pjesë e atyre që kundërshtuan u vranë. Nga kronikat e kohës thuhet se vetëm në Lezhë më 1475 u kapën rob rreth 200 detarë, të cilët u vranë në muret e kështjellës së Shkodrës për të frikësuar popullsinë e qytetit të rrethuar.



Rrethimi i Shkodrës – 1478 [56]

Pas përfshirjes së trevave shqiptare në Perandorinë Osmane, përveç atyre familjeve që u larguan për t'i shpëtuar pushtimit osman, pati shumë familje dhe individë që zgjodhën Turqinë (veçanërisht Stambollin) si vend për të jetuar, ku shumë syresh u mobilizuan në ushtrinë e detarinë osmane. Ndër tá vlen të përmendet edhe veprimtaria detare e pashait (gjeneralit) Gjedik Ahmeti nga Vlora.

Pas një karriere të suksesshme deri kryevezir (kryeministër) i Perandorisë Osmane, në vitin 1475 Gjedik Pasha ishte në krye të

56 *The Ottoman Siege of Scutari, 1478 (VANDEL HOSAFLOOK MITI, 2012).*

flotës detare osmane me të cilën ai pushtoi Krimenë dhe Tonen në Azov. Ndërsa në vitin 1477, u emërua komandant i flotës detare osmane të Egjeut. Në korrik të vitit 1480, pasi organizoi në brigjet shqiptare flotën e ardhur nga ishulli i Rodosit, me rreth 150 anije në të cilat ishin imbarkuar rreth 16–18.000 trupa, ai pushtoi nga deti Otranton.[57]

Si rezultat i këtyre luftërave dhe pushtimeve, një pjesë e madhe e popullsisë bregdetare emigroi drejt Gadishullit Italik, jugut të Ballkanit e gjetkë; bashkë me mjetet e tyre detare. Këtu bëri përjashtim vetëm qyteti i Ulqinit në veri, që vazhdoi të ruante tiparet e një qyteti detarësh. Duke hulumtuar në arkivat e Venedikut të shek. XV–XVI në piktura të kohës gjenden tipa të ndryshme anijesh me pëlhura që përdoreshin në trevat shqiptare gjatë kësaj periudhe.

Për këtë periudhë duhet theksuar se krahas largimit të popullsisë nga pushtuesit edhe epidemitë bënë punën e tyre në bregdet. Sipas statistikave në shek. XV, Durrësi, i prekur nga kolera, nga 25.000 banorë përfundoi në 4.000 banorë, kurse Vlora në vitin 1481 pothuajse u zbraz; kush shpëtoi nga epidemia u strehua në fshatrat përreth.

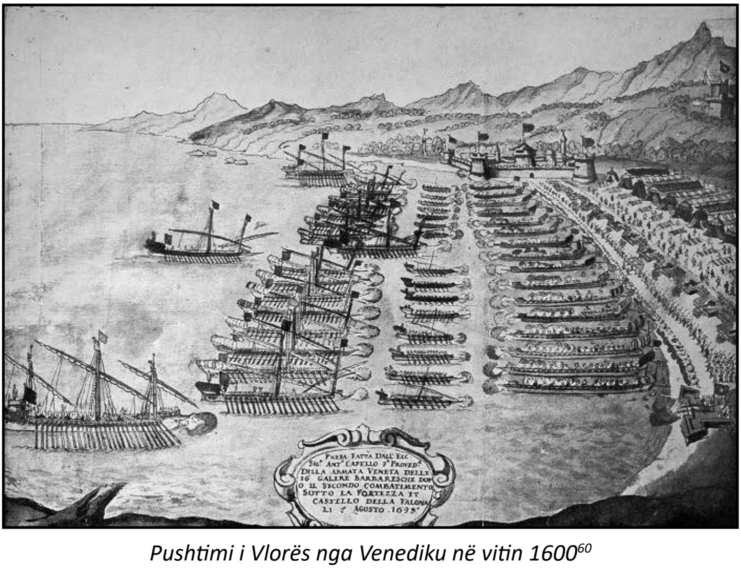


Ulqini – 1615 (gravurë e shek. XVII) [58]

57 *Ylli Polovina, gazeta "Telegraf", 9 nëntor 2011.*
58 *Libraria e Universitetit Hebre të Jeruzalemit.*

Po sipas dokumenteve të kohës, del se, me ardhjen e osmanëve, në trevat shqiptare u prekën interesat shumëshekullore të Venedikut, forcat detare të të cilit shpesh vinin në bregdetin shqiptar dhe shkatërronin edhe ato çka mund të kishin shpëtuar. P.sh., në vitin 1504, gjenerali venedikas Kontarin, gjatë një operacioni spastrimi në Himarë, dogji gjithë mjetet lundruese. Ndërsa në vitin 1600 trupat venedikase pushtuan Vlorën dhe më 1661 dogjën Ulqinin, duke grabitur gjithë mjetet lundruese të gjetura atje.

Ja si përshkruhet ky pushtim: *"Njiherë rrethon armiku prej Venedikut Ulqinin me barkë për m'i zaptu. Por nuk kanë mujt me hy mrena se populli ka luftu kundër hasmit. Ulqinaksit me denamet edhe barkat kanë pasë zanë vend në det karshi Ulqinit. Kështu, e kanë ba Ulqinin muhasere edhe kanë pritë disa ditë për me u zbarkue n'qytet e me nëpërkamur gjith çka...".* [59]



Pushtimi i Vlorës nga Venediku në vitin 1600[60]

59 *Bahri Brisku, Venediku rrethon Ulqinin në "Gjurmime shqiptare".*

60 *Gravurë e shek. XVII, arkivi i muzeut historik, Vlorë.*

Këto fushata Venediku i bënte në kuadrin e luftës kundër *"piraterisë detare shqiptare",* pasi të gjithë detarët shqiptarë që mbronin veten dhe interesat shqiptare në det, kishin një emër, piratë. Venediku gjithmonë zhvillimin e detarisë në bregdetin shqiptar e shikonte si pengesë për arritjen e mbizotërimit të tij detar.

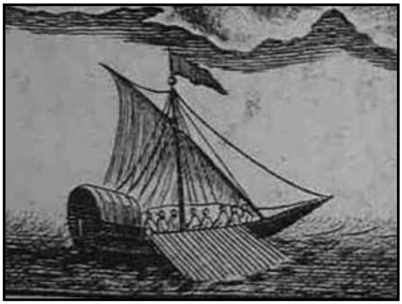
Krahas pushtimeve e luftërave ballore, Perandoria Osmane, për të arritur hegjemoninë detare në Adriatik, Jon e Mesdhe ndaj Venedikut, zgjodhi si rrugën më të mirë sulmet e vazhdueshme kundër anijeve venedikase. Për këtë qëllim, osmanët fillimisht nxitën veprime piraterie në det, duke shfrytëzuar kështu edhe aftësitë e detarëve ulqinakë ose të detarëve nga vende të tjera, që kishin prirje piraterie.

Si rrjedhim edhe i kësaj nxitjeje, disa vite më pas pirateria detare u përhap shumë, duke u bërë kështu një shqetësim i madh jo vetëm për vendet që zhvillonin tregti në Mesdhe, por edhe për vetë Perandorinë Osmane.



Anije me pëlhura në Durrës

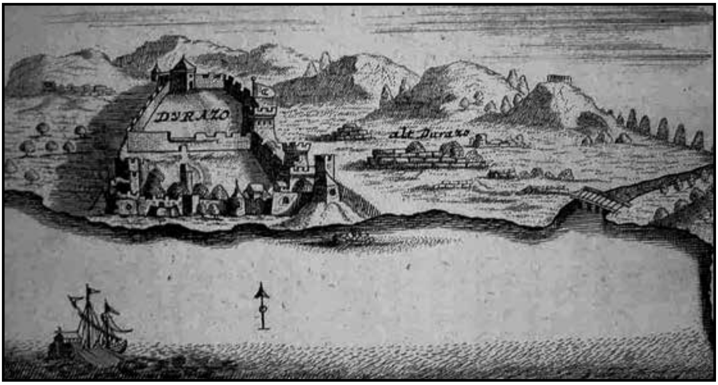
shek. XVI



Anije me pëlhura në Ulqin

shek. XV[61]

61 *Marrë nga gravura veneciane të vitit 1571.*



Pamje e Durrësit – 1571 [62]

Në shek. XVII piratët e deteve me rreth 170 anije, grabitnin kudo në Mesdhe, Egje, Jon e Adriatik. Ndoshta, kësaj periudhe i përket edhe emërtimi i një shpelle të vogël në gjirin e Gjipesë përgjatë bregdetit të Himarës me emrin *Shpella e Piratëve...*

Në këto kushte, për t'iu shmangur piratëve të huaj edhe më të rrezikshëm, ulqinakët bënin tregti me grup anijesh me flamur piraterie, ndonëse edhe ata vetë e praktikonin piraterinë kundër atyre që i pengonin ose i grabitnin në det, veçanërisht kundër anijeve venedikase e spanjolle. Piratët ulqinakë montonin në ballë të anijes një qysqi metalike (thind) për çarjen e anijes kundërshtare. Ata, gjithashtu, përdornin mirë ganxhën për kapjen e anijeve kundërshtare dhe flakadarin për djegien e tyre në distancë. Në këtë periudhë Ulqini shkëlqeu në zhvillim, tregti, ndërtim, fortifikim etj. Ai u bë strehë edhe për detarë piratë nga Malta e Tarabulluzi (Tripoli, Libi); tregtia e skllevërve nga Afrika filloi të lulëzonte etj.

Një ndër detarët që për kohën u quajt pirat, është edhe **Haxhi Alia.** Ai lindi në vitin 1569 në Ulqin në një familje kalabreze me origjinë shqiptare. Qysh të vogël Haxhiun e gjeje çdo mëngjes mes detarëve më të vjetër ulqinakë, prej të cilëve iu nxit dëshira për të

62 *Gravurë veneciane e vitit 1571.*

lundruar në detet pa fund. Kështu, në moshën 18-vjeçare ai filloi shërbimin ushtarak në marinën osmane e pastaj, në vitet 1594–1597, vijoi studimet në shkollën e detarisë në Stamboll. Tashmë detar me përvojë dhe i shkolluar, Haxhiu shërbeu për shumë vjet në marinën ushtarake osmane, me anijet e së cilës lundroi kryq e tërthor pellgut të Mesdheut.

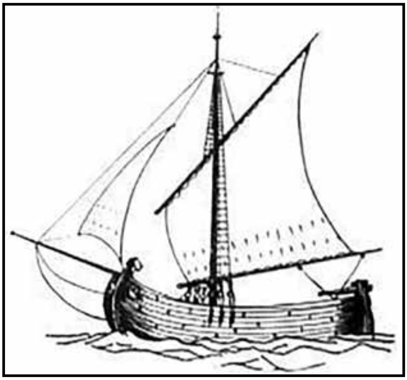
Ndërkohë, në vitet 1609-1624, ai u kthye në brigjet shqiptare me dy tartane, duke zgjedhur si vend më të përshtatshëm për strehim bregdetin jugor të Shqipërisë, gjirin e Vlorës, ishullin e Sazanit e veçanërisht *shpellën e Ilirikut* (Haxhi Alisë), në Karaburun përballë ngushticës së Otrantos.

Për vite të tëra Haxhi Alia mbrojti bregdetin shqiptar nga piratët që sulmonin e plaçkitnin banorët e barinjtë vendas, duke u bërë kështu edhe një pengesë për arritjen e një kontrolli të plotë të bregdetit nga venedikasit. Prandaj një ditë korriku të vitit 1624, sipas të dhënave të shkruara nga autorë të ndryshëm, Haxhiu u ndesh me disa anije lufte spanjollo-venedikase në ngushticën e Otrantos, ku pas një beteje midis të pabarabartëve, u vra bashkë me të birin nga të huajt (frëngjtë)[63] në vendin e quajtur Maja e Frëngut, pranë shpellës ku ai strehohej në Karaburun.



Pamje ballore e shpellës së Ilirikut (Haxhi Alisë)

63 *Frëng – emër përgjithësues për europiano-perëndimorët, si venedikasit, spanjollët, francezët etj. (shën. i autorëve)*



Anije me pëlhura tip tartane e përdorur nga Haxhi Alia

Thuhet se shokët i morën me anije dhe i varrosën në ishullin e Sazanit. Vrasja e tij ishte humbje e madhe për banorët e barinjtë bregdetas, pasi ai ishte shpata dhe mburoja e tyre. Prandaj edhe atje pas bagëtive e kujtonin me këngë vaji, ndërsa barinjtë e Dukatit (në Karaburun) në shenjë zie për vrasjen e Haxhiut atë vit u hoqën zilet e këmborët bagëtive, gjë që rrallë ndodhte…

Kurse ulqinakët i thurën shumë këngë, të cilat i këndonin shpesh me krenari. Ja një ndër to:

Haxhi Alia me të birin,
Porsi mbreti me vezirin!...
Haxhi Alia u nis me shkue
N' kënall[64] t'detit me luftue,
Bir as bijë mos me i mendue.
Sa t'ja mbrrimë trimërisë,
..
Rahmet xhani Haxhi Alisë!
Haxhi Alia u nis me barkë,
Krahi i djatht me m'u varrue”
Sa t'ja mbrrimë trimërisë,
Rahmet xhani Haxhi Alisë.
Barot n'hazen [65] s'paska mbet:
Haxhi Alia hin n'palmetë[66],
“Paska ardhë dita me dek!”
Te Liketa, te Sazana,
Ç'po luftojnë dy tartana!
Haxhi Alin s'e ban ma nana!

64 Kënall – kanal (këtu kanali, ngushtica e Otrantos).
65 Hazen – hazër (turqisht) – gati, i përgatitur.
66 Palmetë (italisht) – dhoma e fjetjes së ekuipazhit nën mbuloren (kuvertën) e anijes.

Ç'ja thyen krahin kumparatë.[67] *Haxhi Alia shehiti i detit,*
"Se për kenka gjykue, *Shpata e yte lule xhenetit!*[68]

Më pas, ndër vite e shekuj, në kujtim të tij shpella e Ilirikut, që kishte qenë si shtëpia e tij u quajt **shpella e Haxhi Alisë,** kurse kapitenët e anijeve turke dhe shqiptare kur kalonin përballë saj, përshëndetnin me sirenë e hidhnin në det një bukë e një shishe me vaj ulliri për shpirt të Haxhiut…

Ndër shekuj për të tregoheshin legjenda, në njërën prej të cilave thuhej se ujku i detit (Haxhi Alia) me krenari shprehej:



"Deti është shtëpia ime, pragu i kësaj shtëpie është bregu, dallgët e detit i kam jastëk për kokë; ato do të jenë edhe gurët e varrit tim …"

Gjithashtu në shenjë nderimi për të, si shëmbëlltyrë e detarisë shqiptare, detarët e bazës ushtarake-detare të Sazanit në vitet '60 të shek. XX i ngritën një bust (fotoja përbri)[69], i cili u hoq më vonë.

Pas përfundimit të Luftës së Moresë (1714–1718) u arrit marrveshja për një lundrim paqësor në Mesdhe, duke filluar kështu të vendosej jeta tregtare normale dhe shkëmbimi i mallrave përmes detit. Ndërkohë, Venediku mori përsipër luftën kundër piraterisë detare, gjë të cilën e përshkruan edhe Gordon Bajroni, gjatë vizitës së bërë Ali Pashë Tepelenës, në vilajetin e Janinës, në vitin 1811:

Kusarët e Pargës i ka deti shokë,
I zënë frëngjit rob, i zbresin në tokë,

67 Kumparatë – të huajt, armiqtë.
68 Këngë ulqinake e shek. XVII (arkivi i muzeut historik, Vlorë), kopjuar sipas origjinalit.
69 Arkivi i muzeut historik, Vlorë.

I shpien në burg, atje të kuptojnë,
Se ç'janë vargonjt' e sa rëndë rëndojnë[70]

Ndërkohë, nga arkivat mësohet se konsulli venedikas në portin e Durrësit në vitin 1706 shkruante: *"Flota Tregtare Shqiptare po fuqizohet dita ditës me anije të reja, si cilësi dhe si sasi, duke ndikuar shumë në trafikun detar të republikës".*

Edhe pse një pjesë e detarëve shqiptarë ndër vite lundronin me flamurin venedikas e një pjesë me atë turk, Venediku shqetësohej nga shtimi i numrit të anijeve shqiptare në Adriatik. Për këtë arsye Venediku (si edhe Perandoria Osmane), në kuadrin e luftës kundër piraterisë, vazhdonte goditjet kundër shqiptarëve, ku një ndër masat e skajshme të marra prej tij ishte edhe ndalimi i bregëzimit të anijeve shqiptare nëpër porte.

Pas shumë operacioneve, kur u mendua se detaria shqiptare mbaroi dhe shqiptarët iu larguan detit, në maj 1720, pesë tartane të mëdha ulqinake të armatosura me topa, bllokuan portin e Durrësit, duke urdhëruar që fillimisht të ngarkoheshin anijet shqiptare dhe pastaj ato të huaja, veprim që shkaktoi reagim shumë të ashpër nga ana e Venedikut.

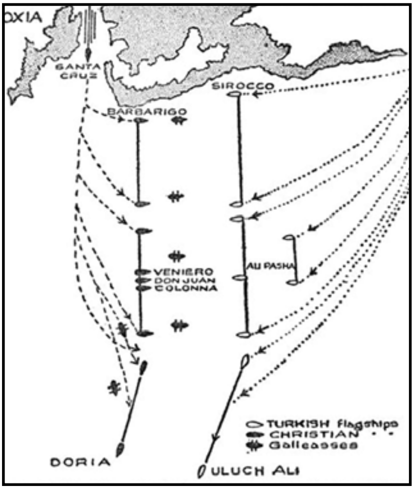
Edhe pse një pjesë e popullsisë shqiptare u largua nga deti, Ulqini dhe Himara e vazhduan luftën për ruajtjen e traditës detare. Këtë fakt e pranojnë edhe shumë studiues të huaj si J. G. Hani, A. Baldaçi, F. Pukëvili etj. Kështu, Hani shkruan:

"Është një dukuri interesante, që bie në sy menjëherë. Shqiptarët në vendin e tyre i janë larguar krejtësisht detit, kurse jashtë vendit të tyre, vazhdojnë të jenë të lidhur me jetën e detit."

Një argument për këtë dukuri është edhe letra e krerëve të Himarës, dërguar Carinës së Rusisë, Elisabetës më 27 nëntor 1759, në të cilën i kërkohej mbështetje për të luftuar Stambollin, ndërkohë që radhiteshin edhe mundësitë dhe aftësitë e himariotëve:

70 *Bahri Brisku, Kusarët dhe detarët shqiptarë, Ulqin, 2008.*

"…kemi marrë pjesë në luftën e Qipros në vitin 1570, në fitoren e lavdishme detare të Lepantos më 1571…; regjimentet tona kanë shërbyer në anijet venedikase që kanë zhvilluar luftime me ushtrinë otomane në luftën e Kandies në vitin 1669, në luftën e Vlorës në vitin 1690 dhe në sulmin e Korkyrës në vitin 1716."



Rreshtimi i forcave detare në

betejën detare të Lepantos

Nga historia dihet se në Lepanto[71] është zhvilluar më 7 tetor 1571 një nga betejat më të mëdha detare të Mesjetës. Në të morën pjesë rreth 500 luftanije (gale dhe galeota), ku u vendosën përballë rreth 26.000 detarë e rremtarë dhe 58.000 trupa të Perandorisë Osmane dhe të aleancës kristiane (Spanja, Napoli, Venediku, Papati i Romës, Gjenova, Duka i Savonës etj.). Në prag të përgatitjeve, Porta e Lartë thirri shumë detarë, ndër ta edhe Mehmet Shirokën (kapiten shkodran) dhe Ali Uruçin, të cilët lëvizën me anijet e tyre për të grumbulluar trupa prej Zarës (Dalmaci) deri në Vlorë. Kjo betejë u fitua nga aleanca kristiane. Në të humbën jetën rreth 35.000 detarë

71 *Lepanto – skaji veriperëndimor i gjirit të Patrës (Greqi), përbri ishullit Oxeia (Oksia), ose në lindje të ishullit të Itakës.*

dhe luftëtarë, ndër ta edhe shumë shqiptarë, që ishin rreshtuar në të dy krahët (me Perandorinë Osmane dhe aleancën). Thuhet se pas beteje Ali Uruçi, i cili komandoi formacionin detar osman të krahut të majtë (skema më lart), ishte i vetmi admiral që u kthye gjallë në Stamboll, me shumë robër e anije si plaçkë lufte.



Sipas historianëve të ndryshëm Uluch Ali (1519–1587, fotoja përbri) ka qenë detar i shquar me origjinë kalabreze, me veprimtari pirateske në Kalabri, Tarabulluz, Algjeri, Qipro, Adriatik, Egje etj., ndërsa nga disa autorë të huaj ai konsiderohet edhe me origjinë shqiptare, me emrin Ali Uruçi.

Pasi hyri në detarinë osmane, Aliu dallohet ndër luftëra, duke arritur të bëhej edhe sanxhakbej i ishullit të Mitilinit (Greqi). Pasi formoi flotën e tij, në vitin 1565 pushtoi Maltën, ndërsa një vit më vonë plaçkiti bregun e Italisë së Mesme. Duke fituar famë në luftën e Qipros, u emërua nga sulltan Selimi II gjeneral (pasha) i detarisë. Para betejës së Lepantos, ai udhëhoqi sulmet nga deti prej Ulqinit deri në bregun dalmat, ndërsa më pas mori pjesë në pushtimin e bregdetit tunizian.[72]

Emri i Uruçit përmendet edhe në kujtimet e shkrimtarit të madh spanjoll Servantes. Këtë moment e përshkruan edhe Bahri Brisku në studimet e tij historike:

"Në vitin 1575, duke u kthyer nga Italia për në Spanjë, ai (Servantesi – shën. i autorëve) zihet rob nga një shqiptar i quajtur Arnaut Mami, ose Ali Uruçi. Servantesi kish marrë pjesë më 1571 në betejën e Lepantos, të zhvilluar ndërmjet Spanjës dhe Venedikut nga njëra anë dhe osmanllinjve nga ana tjetër. Në këtë luftë Turqia kishte mobilizuar edhe një numër të madh detarësh shqiptarë".[73]

72 *Maksut Haxhibrahimi, Detaria e Ulqinit nëpër shekuj, Ulqin, 1994, f. 66, 91–95.*
73 *Bahri Brisku, Gjurmë Shqiptare, Tiranë, 1994, f. 142*

Të njëjtën gjë e trajton edhe studiuesja spanjolle Maria Antonia Garces në librin *"Servantesi në Algjer, një përrallë robërie".*

Ndërsa Ulqini gjithmonë vazhdonte të ishte një vatër detarie. Shumë ndër detarët e tij kishin bërë emër në Adriatik e Jon, ku për një tjetër, Lika Cenin (shek. XVI) thuhet:



"...në detin Egje pirati grek Harallambi (piktura përbri) ishte bërë shumë shqetësues. Ai kapte anije të ndryshme, i plaçkiste dhe zhdukte ekuipazhet e tyre; mbi 60 barka ishin bërë pré e këtij pirati. Shumë kishte shpenzuar Stambolli për kapjen e tij, por nuk kishte mundur, ndërkohë që në një nga gjiret e Egjeut, Harallambi (Kallampoja) i pret rrugën detarit ulqinak Ali Cen Ulqinaku (Lika Ceni), që vinte me anijen e vet nga Turqia, duke i kërkuar të dorëzonte anijen, mallin dhe ekuipazhin. Pasi Lika nuk pranoi, anijet u futën në dyluftim dhe pas ndeshjes me shpata Harallambin e kapën rob dhe e lidhën në majë të direkut, duke ia dorëzuar Sulltanit të gjallë."[74]

Pas dorëzimit të Harallambit në Stamboll, Sulltani porositi që t'u plotësoheshin dëshirat arnautëve. Paskëtaj Lika Ceni kërkoi që t'i ngarkohej barka me grurë, ndërsa vetë Likës iu dha titulli KAPITEN. Duke njohur djallëzitë osmane, Lika bëri kujdes me ngarkesën; ai i sistemoi thasët me grurë njeri mbi tjetrin në pjesën e pasme të hambarit të anijes, pasi gjithmonë mendonte për ndonjë kurth të mundshëm.

E kjo, sipas gojëdhënës ndodhi vërtet. Pas nisjes, në dalje të portit, mesi i barkës takoi në një zinxhir të vendosur si pengesë nga

74 *Po aty, f 142–143.*

osmanët. Si rezultat i shpejtësisë, pasi Lika kishte dhënë urdhër që rremtarët të vozitnin fort, gjithë thasët me grurë u përmbysën në pjesën e përparme të barkës, duke bërë të mundur ngritjen e pjesës së pasme të saj dhe kalimin e kurthit të ngritur…

Kjo ngjarje tregohej me krenari deri në shek. XX nga detarët e vjetër ulqinakë, kurse Lika kujtohej si trim që kishte mbrojtur gjithmonë detarinë shqiptare; ai kishte lundruar deri në Tarabulluz (Libi), Misir, Siri etj. Ulqinakët kishin ç'të tregonin për Likën, Bego Bobotin, Hysen Reizin e mbi të gjithë për Haxhi Alinë. Shpesh ata flitnin edhe për kapitenë të tjerë shqiptarë, si, *Mehmet Shiroka, Andi Segoni, Ali Korza, Hasan Hoti, Memé Bela (femër), Dergut Reizi, Adem Kamina, Hasan Ishmi, Mehmet Durrësi etj.*



Anije pirate ulqinake në gjirin e Valdanozit[75]

Për natyrën luftarake të detarëve ulqinakë, flitet në disa dokumente të kohës. Për këtë arsye shpesh anijet raguzane dhe venedikase, pa sigurinë e autoriteteve të Shkodrës dhe Ulqinit, ngurronin të futeshin në lumin e Bunës, ku ndodheshin dy skelat e rëndësishme të Shirq dhe Besokut. Që këto autoritete të mund të jepnin një siguri të tillë, duhej më parë të zhvilloheshin bisedime

75 *Gravurë veneciane e shek. XVI.*

midis qeveritarëve të Shkodrës dhe autoriteteve të larta venedikase në Kotor.

Në përgjithësi, zgjidhja arrihej duke caktuar shpërblimet përkatëse në të holla. Ndërsa në shënimet e konsullit të Venedikut në Kotor në vitin 1749, Anton Douda, flitet shumë për piraterinë ulqinake, ku ndër të tjera theksohet se në skelën e Valdanozit grumbulloheshin anije pirate.



Grykëderdhja e lumit Bunë

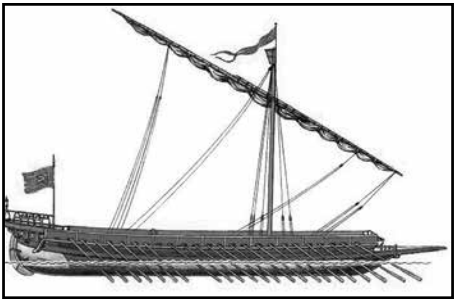
sipas një harte veneciane të shek. XV

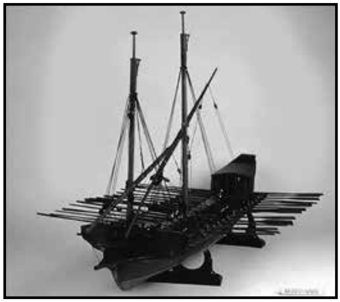
Në një letërkëmbim të myteselimit të Ulqinit me Doudën, ndër të tjera, theksohet:

“Anton Doudes..., mikut tim të lavdishëm, shkëlqesisë së tij konsullit.... Pasi u dërgojmë përshëndetjet e denjta për miqësinë tonë, u bëjmë miqësisht të ditur se: letrën të cilën ju e keni dërguar më përpara e muarmë dhe mësuam përmbajtjen e saj. Pas kësaj u bë konsultë me gjithë agallarët, të cilët janë edhe miqtë tuaj dhe kusar Hysejn kapedanit iu dërgua fjalë. I sipërpërmenduri Hysejn Reizi na dërgoi përgjigje duke thënë se nuk do t’i prekë venedikasit që ndodhen në gjirin e Bunës. Ju bëjmë të ditur se për venedikasit të mos shqetësoheni.

Përshëndetje Zejnel Aga
Myteselimi i sotshëm i Ulqinit” [76]

Në rrjedhë të shekujve shumë detarë shqiptarë u shquan për zotësinë e tyre si kapitenë anijesh e drejtues forcash detare. Autorë të ndryshëm përmendin himarjotin Zaho Varfi, që ka qenë komandant anijesie (flotë anijesh) në Venedik, Gjon Ilia Gjinin (1656-1750), nga familja e Gjinajve (Vuno), i cili, pasi u shkollua për detarí në mbretërinë e Napolit, u dallua si komandant në flotën e kësaj mbretërie. Më pas, në luftën për mbrojtjen nga deti të Sopotit (Borsh), ai u kap rob nga turqit dhe falë ndihmës së dhënë nga luftëtarë bregdetas, mundi të arratisej e të kthehej përsëri në Napoli.





Anije tip galere veneciane dhe galeote napolitane,

ku shërbyen ndër vite shumë detarë shqiptarë

Ndërsa në vitin 1690, ai, në krye të kryengritësve himarjotë, në bashkëpunim me flotën venedikase, luftoi për çlirimin e Vlorës nga osmanët. Po ashtu, përmenden Qirjako Gjika (1740–1797) nga Qeparoi, si komandant në luftën ruso-turke më 1769 në krye të 500 detarëve himarjotë[77], Manol Mavromori, komandant i flotës së Venedikut në shek. XVIII [78]etj.

76 *Maksut Haxhibrahimi, Detaria e Ulqinit nëpër shekuj, Ulqin, 1994, f. 66, 91–95.*
77 *Rrok Zojzi, Traditat detare të popullit shqiptar, Tiranë, 1959.*
78 *Po ai, po aty.*

Nga burime kujtimore thuhet gjithashtu se rreth viteve 1770, në ishullin e Sazanit ka qenë një vendbanim i vogël i quajtur Shënkoll[79], emër të cilin mban sot gjiri ku më vonë u ndërtua porti. Banorët e tij merreshin kryesisht me detari, kishin disa anije me pëlhura, me të cilat mbanin lidhje tregtare me Vlorën, Himarën, Ulqinin, bregun italian, Maltën etj. Më vonë, nuk dihet pse fshati i vogël është quajtur Sebep. Ndërsa në fillimet e shek. XIX banorët e tij u shpërngulën me forcë nga Ali Pashë Tepelena për në Zvërnec dhe Vlorë[80].

Gjatë shek. XV e në vijim ndër shqiptarët që emigruan në Greqi, kishte shumë detarë, të cilët u vendosën në krahinën e Atikës dhe në shumë ishuj grekë, si Specia, Hidra, Psara[81] etj. Ata jo vetëm vijuan traditat detare shqiptare, por ndihmuan edhe në përsosjen e detarisë greke.

Për këtë J. G. Hani, ndër të tjera, thekson *"Traditat detare të shqiptarëve të Greqisë u bënë bërthamë e marinës greke."*[82] Për këtë gjë flet edhe fakti që deri vonë në shek. XIX në gjuhën e marinës greke kishte shumë fjalë shqipe, gjë që e pohon edhe gjuhëtari i shquar shqiptar Eqrem Çabej, i cili thotë: *"Në shekullin e kaluar, gjuha detare në Greqi ishte më shumë shqipja sesa greqishtja".*

Kurse Jorgos S. Marugas, në librin e tij "Kontributi i detarëve arbëreshë në Greqi", shkruan: *"Arbëreshët e Hidrës e të Specës kishin njohuri të shkëlqyera për ndërtim anijesh, kishin shkolla, ku mësonin atë profesion, ndërtonin vetë anijet e tyre."*[83]

Për përdorimin e shqipes në detarinë greke flet edhe Leonidha, një nga themeluesit e *"Lidhjes Arvanitase të Athinës",*

79 Në ishullin e Sazanit, (në faqen lindore të gjirit të Shënkollit) ka ekzistuar kisha me të njëjtin emër (Shënkoll – Shën Nikolla), qendër pelegrinazhi për detarët dhe banorët e ishullit (shën. i autorëve)

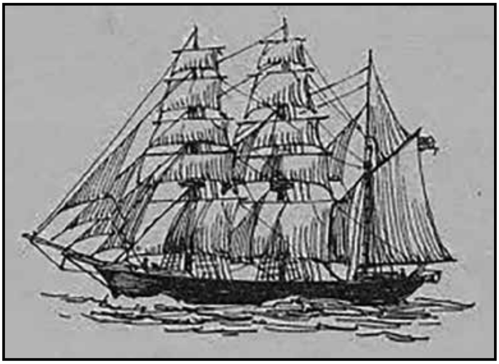
80 Gazeta "Shekulli", 3 maj 2010, f. 16.

81 Aristidh Kola, Arvanitasit, f. 451–452.

82 Rrok Zojzi, Traditat detare të popullit shqiptar, Tiranë, 1959.

83 Gazeta "Drita", 9 shtator 1979.

i cili më 1897 i drejtohet mbretit të Greqisë, ku, ndër të tjera, i kujton se *"është shqipja, gjuha mbizotëruese e flotës tregtare dhe luftarake. Presidenti i parë i Greqisë (dr. Gjon Gjika (1776–1831) ose Ioanis Kapodistria, nga Golemi i Gjirokastës)*[84]*, dhe admirali Pavllo Kullurioti jepnin urdhra në gjuhën shqipe; edhe rregulli i parë në Flotën Detare Greke është shkruar në* ***arbërisht****"*[85].



Anije me pëlhura tip Barque – Barkë

përdorur nga detarët shqiptarë në shek. XIX

Koraj e Pukëvili thonë se në ishujt Hidra, Psara e Speca në vitin 1816 vetëm banorët arbërorë (arvanitas) kishin mbi 240 anije me pëlhura, të mëdha për kohën, pa llogaritur këtu anijet e arbërorëve që banonin në ishuj të tjerë. Anijet e tyre përbënin 40% të numrit të përgjithshëm të anijeve tregtare greke (615 mjete) dhe 60% të tonazhit të tyre. Nga një burim tjetër mësohet se anijet e himarjotëve (dhe shqiptarëve të tjerë) konkurronin anijet europiane në Mesdhe. Më 1770 ekuipazhet e arvanitasit Llambro Koçani ishin nga Qeparoi.[86]

Ndër shqiptarët që jetonin në ishujt grekë, ishin edhe Laskarina Bubulina, në ishullin Hidra, të banuar nga rreth 40.000 arbërorë.

84 *Dr. Myslim Hotova, Kleopatra Priftis, Haxhi Mihal Daliani, Tiranë, 2003, f. 205.*
85 *Leonidha, Çështja Shqiptare, f. 538.*
86 *Idajet Jahaj, Shtatë detet e Himarës, Tiranë, 2001, f. 39.*

Ajo arriti të bëhej **admirale** e zonja, duke qenë rast i rrallë që një grua të shquhet në detarí. Laskarina ishte e bija e kapitenit arbëror Stavri Pindi dhe gruaja e kapitenit detar Dhimitër Bubuli nga Specia e Greqisë. Ajo vijoi traditën e të atit dhe të shoqit, duke iu përkushtuar detit dhe jetës ushtarako-detare.



Kapiten Andrea Miauli

(1768 – 1835)



Admirale Laskarina Bubulina

(1771 – 1825)

Pas vdekjes së Dhimitrit, Bubulina u rreshtua përkrah arbërorëve si gjeneral Teodor Kollokotroni (Çergjini) dhe komandanti i anijeve ushtarake greke Andrea Miauli (Voku), duke vënë së bashku me dy djemtë e saj Janin e Gjergjin pasurinë që trashëguan në shërbim të revolucionit grek për pavarësi. Me shpenzimet e saj, ajo organizoi dhe mbajti një forcë tokësore e një flotilje anijesh me ekuipazh arbëror. Ndërtoi fregatën Agamemnon, nga më të mëdhatë për kohën dhe tri anije ushtarake të tjera më të vogla, si dhe disa anije transporti, të cilat i pajisi me armë e municion. Ja si i këndon Bubulinës, poeti arbëresh Zef Serembe:

Bubullinte... ato ditë,
Ish vërshim që vdekje sillte,
Deti u skuq ku nëpër pritë,

Bubulina armiqtë i ndillte…

Shkrimtari i madh rus Gogoli e përshkruan Bubulinën si një sokoleshë të vërtetë, truplidhur dhe të fortë si lisi, e bukur, guximtare dhe autoritare e dëgjuar. Kjo figurë historike u quajt heroinë nga poetët dhe shkrimtarët e asaj kohe. Për të' flet Zef Serembe, Zhyl Verni, historiani grek Kosta Biri etj. Ky i fundit flet qartë për origjinën shqiptare të Bubulinës. Ajo i urdhëronte vetëm në shqip detarët e saj. Me këtë gjuhë ajo ngriti në këmbë fshatarët arbëreshë të Buas, Spatës, Lalës, Laskës, Lopësit, Muzaqit, Filatit, lagjes Pllakë të Athinës etj.

Kur u vra trimi Mustafa Qafëzezi nga Kolonja me kryengritësit shqiptarë në betejën e Rehovës (Arehov, Greqi), shqiptarët i dërguan lajm Bubulinës dhe arvanitasve:

Ju pamporë që po shkoni,
Nëpër limane qëndroni,
Një letër do na lëshoni,
Bubulinës të m'i thoni:
"Taksirat, moj Bubulinë,
Na vranë Qafëzezëllinë…"

Ndërkohë, pasi mori lajmin, ajo përgjigjet:

"Pse ma thatë këtë fjalë?
Më vjen keq si për një djalë…

Krahas Bubulinës dhe heronjve të tjerë arbërorë të kësaj periudhe si Marko Boçari, Kiço Xhavella etj., nuk mund të lihet pa përmendur edhe komandanti trim nga Përmeti *Haxhi Mihal Daliani* (1775–1828, fotoja përbri), i cili mori pjesë në shumë beteja gjatë



revolucionit grek. Së bashku me 800 luftëtarë shqiptarë, Haxhi Mihali ishte i pari që u vendos përkrah libanezëve për mbrojtjen e Bejrutit në vitin 1826, kurse më 1828, me tri anijet e tij, në krye të 600 luftëtarëve shqiptarë dhe 100 kalorësve, zbarkoi në Kretë, për çlirimin e këtij ishulli nga osmanët. Pas një beteje të pabarabartë me forcat e Mustafa Pashës, ai u vra në mars 1828 në mbrojtje të kështjellës së Frangokastelos, duke u kthyer kështu në simbol frymëzimi për vazhdimin e luftës. Në historinë e Kretës Haxhi Mihal Daliani konsiderohet si "Hero Legjendar i botës, **ATLAS**", ndërkohë që busti i tij është vendosur në breg të detit, para kështjellës ku ai luftoi heroikisht.[87]

Kurse Aristidh Kola shkruan: *"Një arvanitas nga Hydra, i njohur me emrin kapedan Spiro, në shek. XIX është gjendur në Argjentinë, ku kish arritur të bëhej oficer anijeje në marinën e atij vendi. Në një betejë detare ai pranoi më mirë të hidhej në erë bashkë me anijen sesa t'u dorëzohej armiqve. Kjo ndodhí përmendet si rasti i parë heroik në historinë detare të Argjentinës…"*[88]

Sipas të thënave brez pas brezi, një rast i tillë ka ndodhur edhe në fshatin bregdetar Radhimë të Vlorës. Në kohën e kryengritjeve të Shqipërisë së Jugut kundër reformave të Tanzimatit, gjatë shek. XIX, një anije e ardhur me municion nga Korfuzi po shkarkohej për kryengritësit në këtë bregdet. Gjatë natës, kur një luftanije turke i zbuloi, djaloshi i quajtur Hasko Sino Bilani, pasi ndihmoi që ekuipazhi i anijes të largohej me barkë, në kohën kur anija ushtarake turke u afrua, ndezi barutin duke hedhur në erë anijen ku ishte vetë dhe atë

87 *Myslim Hotova, Kleopatra Priftis, Haxhi Mihal Daliani, Tiranë, 2003.*
88 *Aristidh Kola, Arvanitasit dhe prejardhja e grekëve, f. 527.*

turke.[89]

Duhet theksuar se në forcat detare osmane gjithmonë kanë shërbyer detarë shqiptarë, si pjesëtarë të kësaj perandorie, ku ndër ta mund të flitet për pashain nga Vlora Latif Hyseni. Ai, pasi mori edukimin fillestar në vendlindje, më pas iu dha mundësia të kryente shkollë ushtarake për artiljer në Stamboll dhe po aty në vitin 1898 përfundoi me medalje ari akademinë e detarisë.

Pas përfundimit të studimeve, shërbeu në flotën turke, duke arritur të marrë gradën kundëradmiral (pasha). Si patriot që ishte, ai mendonte se duhej bërë diçka për Shqipërinë, prandaj u bë edhe anëtar i "Shoqatës së Stambollit" të kryesuar nga Sami Frashëri.

Në prag të shpalljes së pavarësisë u kthye në Vlorë, ku mori pjesë në klubin Labëria, duke përkrahur e mbështetur qeverinë e re të Ismail Qemalit më 1912. U vra në veri të Shqipërisë në vitet e turbullta të Luftës Ballkanike dhe u varros me nderime në qytetin e Shkodrës.[90]





Kundëradmiral (Pasha) Latif Hyseni dhe diploma e tij, që vërteton përfundimin e akademisë së detarisë në Stamboll [91]

89 *Ali Rroko, Kujtime, Arkivi i muzeut historik, Vlorë.*
90 *Gazeta, Ushtria, 1 tetor 2001, f. 6.*
91 *Arkivi i muzeut të Pavarësisë, Vlorë*

Në fillim të shek. XX kishte edhe personalitete të tjera që e kishin lidhur jetën me detin. Ndër ta, ulqinaku Hysen Omara, si konstruktor anijesh që ishte, arriti të drejtonte kantierin e ndërtimit dhe të riparimit të anijeve në gjirin e Valdanozit në Ulqin.

Kurse Qazim Koculi (1883–1943, fotoja përbri), pasi përfundoi në vitin 1908 Akademinë e Detarisë në Stamboll, shërbeu në forcat ushtarako-detare turke, ku shumë shpejt arriti gradën kapiten anijeje.

Gjatë luftës italo-turke më 1909 u largua për në Argjentinë, pas urdhërarrestit të lëshuar për të, si kundërshtar për dorëzimin e anijes ushtarake ku shërbente anijeve ushtarake italiane, pas luftimeve të kryera midis anijeve ushtarake turke me ato italiane në portin e Igumenicës (sot Greqi).



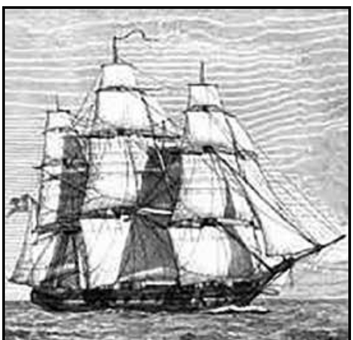
Qazimi njihet si kapedan (kapiten) i portit të Vlorës në vitin 1914, ndër protagonistët kryesorë të organizimit të Kongresit të Lushnjës, një nga drejtuesit e Luftës së Vlorës kundër italianëve më 1920, prefekt i Tepelenës dhe i Vlorës, deputet i Kuvendit të Shqipërisë në vitin 1922, kryeministër, ministër i Botores (Ndërtimit) më 1924 etj. Pas ardhjes në pushtet të Ahmet Zogut, emigron në Vjenë e Paris. Në prag të pushtimit fashist në prill 1939 kthehet në Shqipëri, duke marrë edhe poste drejtuese në qeveritë kuislinge. Ai u ekzekutua nga forcat profashiste të Halil Alisë në Vlorë, në janar 1943[92].

92 *Enver Memishaj, Kryeministër për një ditë, f. 317–323.*

IX. RILINDJA E DETARISË SHQIPTARE NË SHEK. XVIII–XIX

Gjatë sundimit osman në trevat shqiptare, me gjithë kufizimet, shumë detarë u munduan ta ringrinin detarinë, ndërkohë që figura si **Ali Pashë Tepelena** bënë histori. Në pashallëkun e Janinës më 1778, krahas ushtrisë, së përbërë nga këmbësoria, kalorësia, arti-leria etj., ai krijoi edhe një forcë detare ushtarake e tregtare të bazuar në traditat detare himarjote, suljote dhe arvanitase.

Forca detare e Ali Pashës përbëhej nga anije me pëlhura të mëdha e të vogla të tipit galera (luftanije e përdorur deri në shek. XVIII, dydirekëshe me pëlhura latine e me mbi 25–30 rrema për çdo anë; e pajisur me një top në pjesën e përparme dhe katër anash), tartane (anije e vogël njëdirekëshe e shpejtë, e manovrueshme me rrema dhe pëlhura), fuste (lloj galere e vogël njëdirekëshe, e shpejtë, e gjatë, me pjesën e përparme që përfundonte me profil të ulët, me rrema dhe pëlhura) dhe fregata (luftanije tredirekëshe me pëlhura katrore).



Korvetë



Fregatë

Tipa anijesh me pëlhura të përdorura gjatë shek. XVIII–XIX nga Ali Pashë Tepelena

Këto anije ishin të armatosura mirë për kohën e tyre. Ndër to, fustet e mëdha dhe fregatat kishin shumë topa dhe armë të tjera zjarri me kalibër më të vogël. Të dhënat flasin për një numër prej rreth 60 anijesh ushtarake, të cilat strehoheshin në gjirin e Prevezës, Pargë, Gitan (Igumenicë), Butrint, Panormë (Palermo) dhe Vlorë. Ali Pasha pajisi, gjithashtu, edhe anijet tregtare me mjete për të luftuar e vetëmbrojtur, sepse në atë periudhë ende nuk kishte akte ndërkombëtare që të garantohej lundrimi i lirë. Në vilajetin e tij numëroheshin plot 260 anije me rreth 9.000 detarë.

Në këtë periudhë, Ali Pasha bashkëpunoi edhe me autoritetet britanike që kontrollonin ishujt jonianë, për të luftuar tregtinë e paligjshme që zhvillohej midis këtyre ishujve dhe Korfuzit, i cili ishte nën ndikimin francez. Kjo duket qartë edhe në letërkëmbimin midis pashait të Janinës dhe ushtarakut anglez H. Lowe, gjatë periudhës shtator–tetor 1811, ku flitet për problemet shqetësuese me të cilat përballeshin të dy palët në atë kohë. [93]

Anijet shqiptare me pëlura drejtoheshin nga detarë të zotë, trima e të guximshëm. Për t'u përmendur është një ndodhí e vitit 1797, kur dy fuste shqiptare në afërsi të bregdetit të Himarës u ndeshën me një anije të madhe franceze, që ishte afruar për të grabitur në këto brigje. Pas një luftimi të ashpër, anija franceze, e dëmtuar rëndë u kthye mbrapsht drejt Korfuzit, kurse detarët shqiptarë u përgëzuan nga Ali Pasha. Ndërsa admirali rus Ushakov

i Detit të Zi, në letrën lavdëruese drejtuar pashait të Janinës shkruante:

"Më lejoni Shkëlqesi që në emër të detarëve rusë të Detit të Zi dhe timin personal të përgëzoj përzemërsisht ekuipazhet e dy anijeve shqiptare dhe kapitenët trima Bukvil e Gjin Spiro për luftën burrërore që bënë kundër anijes franceze, e cila kishte si qëllim të grabiste bregdetin shqiptar."

93 *Irakli Koçollari, Ali Pasha dhe Shqipëria në arkivat britanike, Tiranë, 2016.*

Ndërkohë që Vasil Meksi në librin e tij biografik thekson:

"Thodhori Meksi i familjes Meksi, mori pjesë dhe u shqua në luftërat kundër turqve në vitet 1769. Djali i tij është heroi i njohur i Species, Haxhijan Meksi, i cili bashkë me vëllanë e tij, themeloi të parën shoqëri detare lundrimi dhe për një kohë të shkurtër nisën ndërtimin e anijeve, siç ishte ajo me emrin "Shkrepëtima". Anijet që morën pjesë në gjithë hapësirat ishin "Themistoklis", e ndërtuar më 1820, me kapiten Thodhori Meksi, "Epaminonda", e ndërtuar më 1817, me kapiten Nikolla Jani Meksi etj. Armata e këtyre anijeve më 8 Shtator 1822 zhvilloi betejën detare të komanduar nga Haxhijan Meksi, që përfundoi me fitoren e saj. Emra të tjerë në armatën speciane ishin shqiptarët Dashi, Kuçi, Hoxha etj."[94]

Ndërsa Bahri Brisku nga Ulqini, i vlerëson kështu aftësitë e detarëve suljotë:

"Historikisht dihet që në zonën bregdetare, më të aftë se suljotët në det nuk kishte… Ishin detarë të zhdërvjelltë, të aftë dhe të gjendur në të gjitha situatat e vështira, që jeta në det i de-tyronte…" [95]

Pak më poshtë, Brisku vijon:

"Lundrimi në bregdetin Jon, në kohën kur poeti anglez Xhorxh Bajron viziton viset që ishin nën sundim të Ali Pashë Tepelenës, më 1811, ishte shumë i zhvilluar."

Ndër të tjera, Bajroni e përshkruan detarinë e kësaj treve me këto vargje:

Kush ka lundruar mbi një det të brishtë,
Det' i lavdishëm pa an' e fund,
Si rosa t'egra lundrojnë anijet… [96]

Ndërsa himarjotët në librin Shtegtimet i përmend si *"detarë të*

94 *Vasil Meksi, Familja Meksi, historiku dhe episode të vjetra, Athinë, 1984.*
95 *Bahri Brisku, Gjurmime Shqiptare, Tiranë, 1994, f. 143.*
96 *Po aty, f. 144.*

zhdërvjelltë dhe krenarë"[97]

Të frymëzuar nga Bajroni shumë piktorë londinezë si Josef Cutrait më 1822 dhe Edward Lear më 1851 çelën ekspozita pikture ku trajtonin veshjet popullore shqiptare dhe bukuritë e bregdetit shqiptar dhe të anëliqenit të Janinës. Në inventarin e pikturave të kohës, paraqitet edhe vetë pashai duke bërë shëtitje me barkë në liqenin e bukur të Butrintit.



Fillim i shek. XIX – Ali Pashë Tepelena

duke shëtitur me barkë në liqenin e Butrintit

Kurse frati Lovro Mihançeviq për detarinë shqiptare shkruan: *"Në çdo qytet bregdetar në Shqipëri ka himarjotë, se ata kryesisht janë detarë dhe lundërtarë. Prej të gjitha skelave në Shqipëri, ajo e Vlorës është më e sigurt dhe më e mbrojtur për anije"* [98]

Duhet theksuar, gjithashtu, se, përveç vilajetit të Janinës, ku detaria mori një hov të madh nga vetë interesimi i Ali Pashës për t'iu kundërvënë Turqisë edhe në pjesën tjetër të bregdetit shqiptar ajo pati zhvillim, pasi ndërtimi i anijeve dhe transporti detar shiheshin si mundësi për zhvillim e rritje ekonomike. Sipas F. Pukëvilit e J. G. Hanit, Sajadha, Arta e Vlora u bënë porte të para, pasi ishin në

97 *Po aty, f. 145.*

98 *Lovro Mihançeviq, Po Albaniji, Zagreb, 1911.*

rrugëkalimet kyçe të vilajetit nga ku eksportoheshin vaj, valanidh, duhan, lesh, lëkurë, bagëti të imta, zift, kripë, shushunja, gurë për ndërtim etj.[99] si dhe importoheshin hekur, prodhime kozmetike, pëlhura, artikuj pambuku, lëkura, basma, këpucë, letër, orë, prodhime qelqi, flori, mëndafsh etj., që vinin nga Anglia, Argjentina, Venecia, Napoli, Stambolli, Rusia etj.

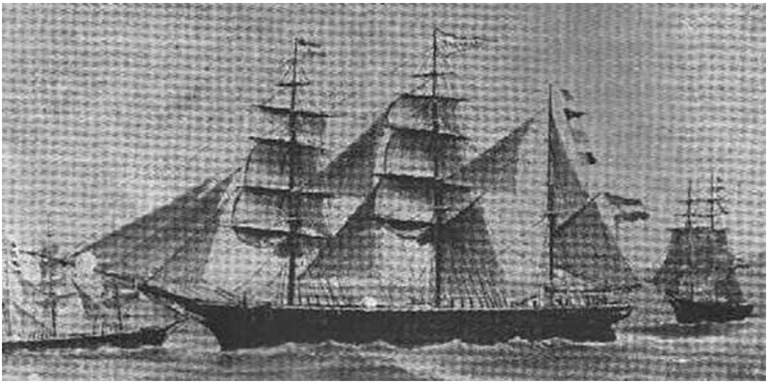
Ndërsa Ulqini në shek. XVIII-XIX ka pasur katër kantiere për ndërtim anijesh. Vetëm gjatë dimrit të vitit 1711 ulqinakët ndërtuan shtatë galera të mëdha, katër nga të cilat ishin me nga 16 pëlhura (nga më të mëdhatë për kohën dhe modeli i fundit i ndërtimit). Edhe pse në fillim të shek. XIX osmanët e shkatërruan plotësisht flotën detare ulqinake, ata përsëri e ringritën. Në vitin 1818 ata kishin rreth 400 anije me pëlhura të madhësive të ndryshme.

Në këtë periudhë, përveç Ulqinit, ndërtimi i anijeve u zhvillua shkallë-shkallë edhe në Shkodër, Lezhë, Rodon, Durrës, Seman, Vlorë, Himarë etj. Pra, dalëngadalë, mjetet lundruese detare shqiptare morën përsëri emër në Adriatik, pavarësisht se shpesh pronarët e mjeteve dhe vetë detarët duhet të përballonin kontrollet dhe bastisjet osmane dhe venedikase. Nga të dhënat statistikore, në vitin 1854, sipas G. Hanit, vetëm në portin e Ulqinit numëroheshin 14 anije tip brigantina, 17 shkuna, 12 trabakuj, 20 fluga etj.[100]

---

99 Gjatë gërmimeve për thellimin e ujorit të bazës së Pashalimanit, në vitin 1958 u zbulua një barkë druri e mbytur, rreth 25–30 m e gjatë (e ngarkuar me rreth 40 m3 gurë), e cila, sipas arkeologëve, i përkiste mesit të shek. XIX.

100 Shefqet Kerçelli, Antologjia e Detarisë Shqiptare, Durrës, 2012, f. 96.



Anije ulqinake me pëlura me tre direkë

Megjithatë, vetë pozicioni gjeografik i bregdetit shqiptar bënte që, krahas luftërave, të rritej edhe interesimi për bashkëpunim. Pas ndërprerjes për disa kohë të luftërave të vazhdueshme, në vitin 1699 Franca vendosi konsull tregtar në Durrës, ndërsa në vitin 1701 edhe në Artë e Janinë. Të njëjtën gjë bënë edhe Anglia, Holanda, Venediku në Shkodër, Durrës e Vlorë.

Për të përballuar vështirësitë në det dhe sulmet e piratëve të shumtë, detarët shqiptarë në këtë periudhë armatosën anijet e tyre, madje disa vendosën edhe topa. Gjithashtu ata filluan të lundronin në grup (5–6 anije bashkë), duke mundësuar kështu lëvizjen e sigurt të mjeteve dhe garantimin e transportit të mallrave.

Zotësinë dhe trimërinë e detarëve shqiptarë të kësaj kohe e kanë njohur e vlerësuar edhe fuqitë e huaja. Shpesh, ata u ndeshën në det të hapur përballë brigjeve dalmate, arabe, spanjolle etj. me saraçenë e piratë, që u prisnin rrugën për t'i plaçkitur, ndërsa nga ana tjetër shumë prej tyre u përballën me stuhi, ku dolën fitimtarë. P.sh., nga shënime kujtimore mësohet se në mesin e shek. XIX barka ulqinake Hajrija me kapiten Halim Selim Agën, e ngarkuar me lëndë druri, duke lundruar për në Aleksandri u përball me një mot shumë të keq. Pasi iu shkatërruan pëlhurat, anijes iu prish edhe timoni, duke

mbetur në mëshirë të fatit për 45 ditë. Kalimi rastësisht pranë tyre i një anijeje angleze transporti, shpëtoi jetën e detarëve ulqinakë. Pas riparimit të anijes në Egjipt ata u kthyen në Shqipëri me një emërtim tjetër, detarë të pamposhtur. Për ta shkroi në gjuhën angleze edhe shtypi egjiptian i kohës.

Falë aftësive të tyre ndërtuese dhe lundruese, detarët shqiptarë në këta shekuj udhëtuan në gjithë Mesdheun, deri në Misir (Egjipt), Tarabulluz, Tunizi, Maltë, Spanjë, Marsejë e Korsikë deri edhe në Det të Zi. P.sh., detarët Zef Kruja e Hasan Luli me barkat e tyre shkuan deri në Sevastopol.

Vetë emërtimet si Secca pericolosa albanese (cekëtina e rrezikshme shqiptare) në hyrje të gjirit të Rjekës, Kroaci dhe Arnaut cape (kepi i shqiptarit) në veriperëndim të Qipros, janë gjurmë të kalimit të detarëve shqiptarë në këto rajone. Por jo vetëm kaq, ajo çka mund të ketë ndodhur, i ka nxitur banorët vendas t'i përjetësojnë këto vende me emërtime në kujtim të këtyre shqiptarëve.

Ndërkohë, në mesin e shek. XIX makinat me avull filluan të futen edhe në mjetet detare, duke zëvendësuar kështu pëlhurën. Anijet tani ishin më të shpejta, më të mëdha. Në vitet '30 filluan të ndërtoheshin anije metalike, duke u shtuar në mënyrë të ndjeshme numri i mjeteve detare dhe transporti detar.

Pas shumë shekujsh mbizotërimi në det, Venediku po dobësohej; Turqia gjithashtu; një shtet tjetër, Austro-Hungaria, kërkonte forcim të pozitave detare. Ajo dalëngadalë nisi kontrollin detar në Adriatik, duke ndjekur të njëjtën politikë ndaj detarisë shqiptare, siç kishin bërë osmanët e venedikasit në shekuj.

Zhvillimi i transportit detar në Adriatik çoi në krijimin e shoqërive për sigurimin e transportit detar, si Assicurazioni Generali më 1831, Lloyd Austriaco më 1836, La Riunione Adriatica di Securita më 1838, Puglia më vonë etj. Këto shoqëri monopolizuan trafikun detar në Adriatik dhe penguan me forcë e konkuruan me teknologji të

kohës detarinë shqiptare, tashmë me mundësi të pakta financiare. E kësaj periudhe duhet të jetë edhe anija metalike-avullore, rreth 400-tonëshe (prodhim italian i vitit 1837), reliket e së cilës u hoqën në vitin 2010, pas ndërtimit të portit të hidrokarbureve (Petrolifera) në Vlorë. Fakti që në kantieret shqiptare vazhdonte ende ndërtimi i barkave prej druri, që nuk konkuronin dot me anijet metalike, i detyroi detarët dhe tregtarët shqiptarë të mendonin për të bërë diçka. Fillimisht, ata u përpoqën të formonin një shoqëri lundrimi të tipit Lloyd si e Pulies, e projektuar nga Zef Jubani e Ndok Ilija, por u penguan nga Austro-Hungaria. Pas kësaj, shumë pronarë shqiptarë kthyen sytë drejt kantiereve të huaja për të gjetur mjete detare më të mira. Kështu, më 1840 tregtarët shkodranë blenë të parën anije metalike me shtytës avulli (avullore) me fuqi 120 kf për transport mallrash, që u pasua më vonë nga avullorja Bjanku, me fuqi 120 kf, jahti Maksimilian po me 120 kf etj.

Në gjysmën e parë të shek. XIX në Shqipëri numëroheshin 20 zyra doganore, pjesa më e madhe e të cilave kontrollonin eksport-importin nëpërmjet detit. Si rrjedhim edhe i politikave më lëshuese të pushtuesve osmanë, në mesin e shek. XIX detaria shqiptare filloi të rimëkëmbej shpejt. Në vitin 1850 në trojet shqiptare kishte 53 anije e barka (me pëlhura) të ndryshme me tonazh të përbashkët prej rreth 3.500 tonë, ndërsa më 1857 kishte 180 mjete lundruese e në 1875 rreth 450 të tilla. Në këto vite Shkodra e zhvilloi shumë transportin detar me anije të blera jashtë, të ndërtuara në kantieret shqiptare ose të marra me qira. Në këtë qytet funksiononin 7 konsullata të huaja, ishte formuar dhoma e tregtisë, ndërkohë që aty kishte rreth 3.500 dyqane, ku tregtoheshin veshje kombëtare, pëlhura, lëkura, duhan, barut, havjar etj. Udhëtari francez Pjer Moriné thekson se në vitin 1864 Shkodra bënte një tregti mjaft aktive me brendësinë e vendit (me fshatrat e qytetet e tjera të Shqipërisë, Malit të Zi, Kosovës etj.), lëvizja detare vjetore e së cilës arrinte në 216 anije

(hyrje-dalje) me një vëllim vjetor 62.467 tonë. [101]

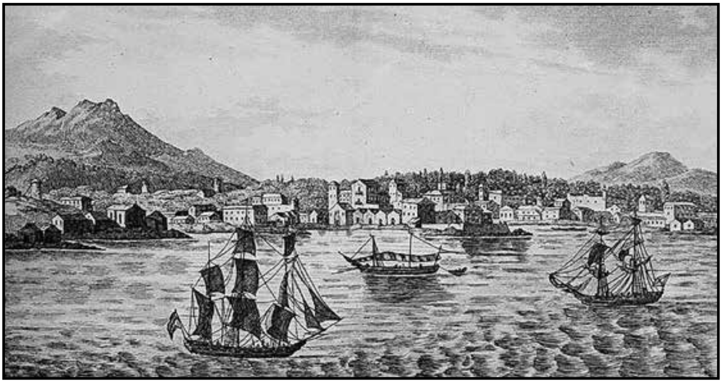
Ndërsa i njëjti udhëtar, kur shkruan për brigjet jugore të Shqipërisë, bën të ditur se këtu lëviznin rreth 215 anije, që u përkitnin kryesisht familjeve Panajaja, Marko, Anagnosti, Note, Nerënxaj, Grillo, Ndrenikaj, Karavellaj etj., të cilat zhvillonin veprimtari tregtare e transporti me vendet mesdhetare. Në regjistrimin doganor të Vlorës të vitit 1880 bëhet e ditur se nga Shqipëria e Jugut transportohej kripë, valanidh, lesh, vaj ulliri, ullinj, qitro e mish pastërma për në Napoli, Bari, Maltë etj.



Parga – shek. XIX

Kurse më në jug, në Sarandë, barkat ngarkoheshin me vaj ulliri dhe qumësht të freskët me vetërrjedhje nëpër voza druri prej depove të ndërtuara në breg të detit, poshtë Lëkurësit, ndërkohë që vaji më cilësor prodhohej në Çamëri, që tregtohej nga portet e saj Pargë, Sajadha, Prevezë etj.[102]

101 Agim Parruca, Porti i Shkodrës në historinë e lundrimit shqiptar, gazeta "Bashkimi", 1970.
102 Gazeta "Shekulli", 10 maj 2010, f. 16–17.



Preveza – gravurë e shek. XIX

Po ashtu, qysh në fund të shek. XIX nga liqeni i Shkodrës për në Trieste dhe Venecie eksportohej peshk krap, ngjala, gjucë e kripur etj., të cilat në treg italianët i quanin pesce scorane[103], që pëlqeheshin nga qytetarët italianë. Po ashtu, nga Shkodra eksportohej edhe sardele dhe qefull, kurse përpunimi dhe eksporti i mëndafshit u bë monopol në këtë qytet nga vetë qytetarët shkodranë. Për t'u theksuar është se në gjysmën e dytë të shek. XIX nga Shkodra funksiononin dy linja të rregullta për transport udhëtarësh; Shkodër–Trieste dhe Shkodër–Venecie e kthim, ndërsa nga Shëngjini më shumë eksportohej lëndë druri.

Në gjysmën e dytë të shek. XIX, pas daljes në Adriatik të Austro-Hungarisë, vërehet një forcim i flotës së saj dhe dobësim i asaj venedikase. Ndërsa Turqia si forcë e tretë me ndikim, nga njëra anë porosiste pashallarët shkodranë për shtimin e mjeteve detare shqiptare, nga ana tjetër, në heshtje kishte pranuar shkatërrimin e saj, duke plotësuar kështu qëllimet austro-hungareze. Prandaj edhe Sulejman Pasha dogji të gjitha barkat ulqinake që mundi të kapte në gjirin e Valdanozit (Ulqin), gjë të cilën e përsëriti më vonë edhe Mustafa Pasha.

103 Pesce scorane – mund të kuptohet "peshk shkodran", i ardhur nga Shkodra (shën. i autorëve)



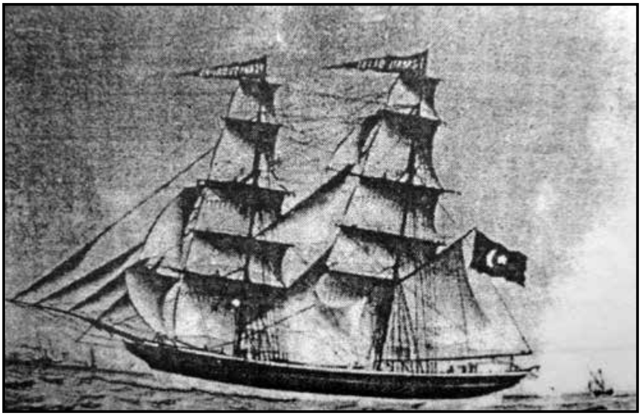
1863 – Transporti në liqenin e Shkodrës

Për Ulqinin M. Hotova shkruan: *"Betejat detare që janë bërë në Ulqin, janë të famshme dhe kanë luajtur një rol të jashtëzakonshëm. Në të gjithë invazionet, me të gjitha perandoritë e tjera që kanë kaluar në trevat tona, Ulqini ka kryer detyrën e tij si avanpost për të mbrojtur këtë identitet, këtë qytet…"*[104]

Këtu mund të flitet, p.sh., për anijen Urshaja e Detit, me kapiten Ismail Becin, e cila në vitet 1870–1880, bashkë me shtatë anije të tjera, prona të familjes Beci, u përdorën nga ulqinakët për mbrojtjen e qytetit. Ato u mbytën për Ulqinin. [105]

Në këtë luftë të vitit 1880 morën pjesë, gjithashtu, edhe anijet me pëlhura Poskiq, Kavalla Marina, Dulcino, Muradije, All Ka-terina, Liburna, Teuta etj.

104 *Myslim Hotova, gazeta "dita", 6 tetor 2004.*
105 *Hajro Ulqinaku, Detarë, peshkatarë ulqinakë, Ulqin, 2002, f. 40.*



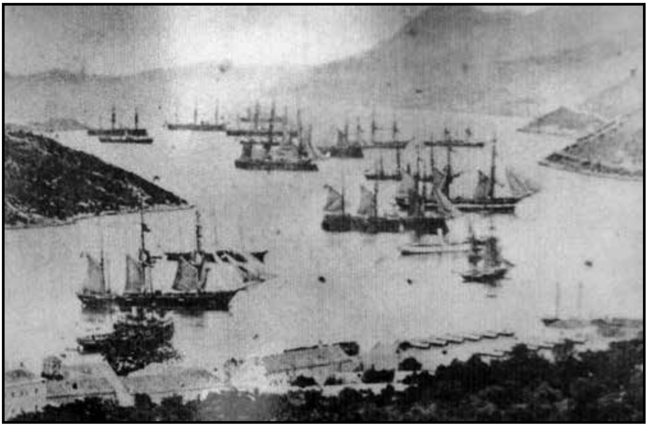
1878 – Anija me pëlhura Urshaja e Detit

Detarët ulqinakë u detyruan të largoheshin, pasi u ndodhën midis dy zjarreve: nga toka malazeztë, të mbështetur edhe nga garnizonet turke, ndërsa nga deti forcat ushtarako-detare të Fuqive të Mëdha, që erdhën nga Raguza (Dubrovniku) me 17 luftanije, të pajisura me 138 gryka zjarri dhe me 7.300 detarë.

Sipas burimeve historike ulqinake vërtetohet se, pas katër muajsh qëndresë, Mehmet Gjyli, një nga udhëheqësit e luftës detare për mbrojtjen e Ulqinit, me hyrjen e malazezve në qytet, u largua për në Shkodër me 12 anije të tonazheve të ndryshme, dukuri që vazhdoi edhe më vonë.

Duke vlerësuar aftësitë e tyre detare, pas dorëzimit të Ulqinit Malit të Zi, Perandoria Osmane u propozoi detarëve ulqinakë të shkonin me familjet e tyre në breg të detit pranë Stambollit, por ata nuk pranuan, duke zgjedhur Shkodrën dhe Durrësin.[106]

106 Ndër familjet ulqinake të ardhura në Durrës, ishin edhe stërnipat e Lika Cenit, një ndër të cilët ka qenë Shuaip Rama, që shërbeu si kapiten në flotën tregtare shqiptare deri në mes të viteve ‘50 të shek. XX (të dhëna nga Ilir Çapuni, Ulqin).



Luftanijet e Fuqive të Mëdha në gjirin e Kotorit

para nisjes drejt Ulqinit

Në fillim të shek. XX, edhe kur Ulqini kishte dy dhjetëvjetësha që kishte rënë nën zotërimin malazez, detarët ulqinakë e vijuan tregtinë duke vepruar në Shkodër dhe Obot (Bunë). Ndërkohë që detarët në bregdetin jugor, krahas tregtisë së vështirë e plot konkurrencë, përballonin ende edhe piratët e huaj. Për t'u përmendur është ndodhia e vitit 1889, kur disa anije të Vlorës e të Himarës u ndeshën me piratë nga Kreta, që grabitën bagëtitë e barinjve dukatas në Karaburun. Për këtë ndodhi deri në mesin e shek. XX në krahinën e Dukatit e në Vlorë këndohej kënga:

Në Kapdet[107] u bë hataja,
Lufton Harun Panajaja.
Lufton nat' e lufton ditë,
U bë deti i jeshiltë.
Me dukatas, himarjotë,
Zjarr në det e zjarr në tokë,

107 *Kapdet (kap detin, shikon detin) – vendbanim i barinjve të Dukatit në Karaburun.*

Se ky truall kishte zot...[108]

Gjithashtu, në vitet e para të shekullit të ri, në brigjet spanjolle, kapiten Haruni nga Vlora me anijen e tij tregtare Sibila shpëtoi nga mbytja ekuipazhin e një anijeje spanjolle, ku disa pjesëtarët kishin me vete edhe familjet e tyre. Për këtë akt, spanjollët i dhuruan kapitenit shqiptar një anije tjetër transporti.[109]

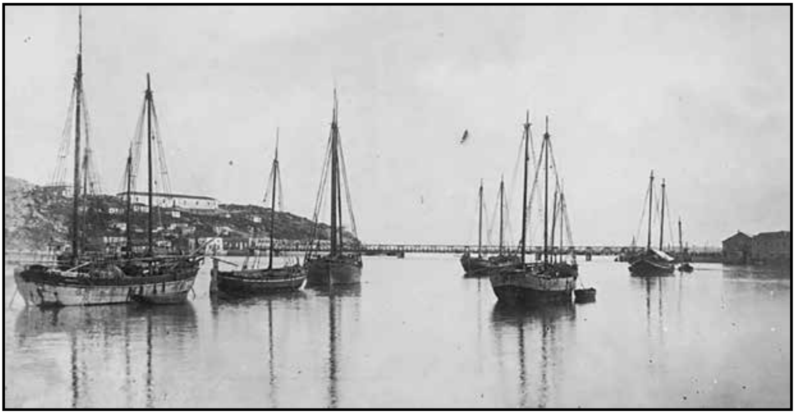


Në dhjetor 1900, anija shkodrane e quajtur Marshallah Allah Cerim ishte nisur nga Shkodra për në bregun afrikan. Pas një lundrimi tepër të vështirë në detet e trazuara, ata panë një anije që kërkonte ndihmë. Pasi iu afruan, detari Ibrahim Osmani uli barkën dhe shkoi në ndihmë për shpëtimin e tre detarëve të anijes belge Brabant që po mbytej.

Pas këtij akti, të cilin sipas detarëve belgë e bënë vetëm shqiptarët, pasi anije të tjera nuk ishin kthyer për t'i ndihmuar, më 2 qershor 1901, presidenti i Republikës së Francës Emile Loubet i akordoi Ibrahimit Medaljen e Argjendtë të Klasit II (fotoja më lart)[110].

Për dhënie ndihme në det, në fundin e shek. XIX, edhe autoritetet detare austro-hungareze në Trieste dërguan lëvdata për ekuipazhet e anijeve shqiptare Due Fratelli C, Corriere Scutarino etj., kurse perandori austro-hungarez Nikolla I më 12 korrik 1889 dekoroi Omer Shabanin, kapitenin e anijes Hairlije Skutarina, për "trimëri e sakrifica "[111]etj.

108 Gazeta "SHEKULLI", 10 maj 2010, f. 16.
109 Gazeta Shqiptare, 21 nëntor 2012, f. 16–17.
110 Maksut Haxhibrahimi, Veprimtaria detare-tregtare e anijeve ulqinake në shek. XVII–XIX, f. 214 dhe revista "KOHA", nr. 2, Titograd (Podgoricë), 1985.
111 Maksut Haxhibrahimi, Veprimtaria detare-tregtare e anijeve ulqinake në shek. XVII – XIX, f. 215.



Shek. XIX – Anije me pëlhura në liqenin e Shkodrës

Pra, në shek. XIX, ashtu si në gjithë aspektet e tjera të jetës në Shqipërinë e lodhur nga pushtimi i gjatë osman, edhe në detari nisi **rilindja**. Me këmbënguljen e detarëve të palodhur, për tregtarët e pronarët guximtarë të mjeteve lundruese, filloi një kohë e re. Në këto vite firma Daragjati ndërtoi disa anije transporti, duke caktuar edhe linja të rregullta detare, ndërkohë kapiteni himarjot Spiro Ndrenika kishte të vetën një anije me kapacitet rreth 1.000 tonë.

Kurse në kantieret e ulqinakëve, të cilët ishin furnizuesit me anije dhe bashkëpunëtorët më të ngushtë për tregtarët shkodranë, në fund të shek. XIX ndërtoheshin anije druri të tipit tartane, pink dhe trabakull (për transport) si dhe barka të ndryshme. Aty ndërtoheshin, gjithashtu, edhe anije me pëlhura tip brig, që pëlqeheshin shumë për kohën në pellgun e Mesdheut. Arkitekt i tyre ishte mjeshtri ulqinak Hysni Demiri.



Shek. XIX – Barka lumore për peshkim

dhe transport në liqenin e Shkodrës

Por në fund të shek. XIX jo vetëm anijet e prodhimit ulqinak kishin bërë emër, po edhe detarët shqiptarë pëlqeheshin e respektoheshin. Kjo ishte arsyeja që edhe mbreti Faruk i Egjiptit, në jahtin e tij personal Nimet Allah, ndër të tjerë kishte zgjedhur edhe 15 detarë shqiptarë, të cilët shërbenin si motoristë (kaldajistë), detarë e kamerierë.[112]



Shek. XIX – Anije transporti shkodrane

në lumin e Bunës

112 *Maksut Haxhibrahimi, Detaria e Ulqinit nëpër shekuj, f. 172, Ulqin, 1994.*

Ndërkohë që pushtuesit turq, austro-hungarezët, tashmë edhe grekët mundoheshin të pengonin, detarët himarjotë, ulqinakë, shkodranë, arvanitas shikonin vetëm përpara. Idetë e zhvillimit të detarisë i shfaqi në këtë periudhë edhe ideologu i madh i Rilindjes Kombëtare shqiptar **Sami Frashëri**.

Në veprën e tij Shqipëria ç'ka qënë, ç'është e ç'do të bëhetë botuar në vitin 1899, ndër të tjera ai flet për ndërtimin e limaneve, krijimin e organizimin e transportit detar si çështje që kishin të bënte drejtpërdrejt me lulëzimin e vendit dhe lidhjen me botën e jashtme etj. Ai jep mendim edhe për shkollimin e detarëve, që do të drejtonin anijet, duke folur më konkretisht tek vepra e tij e titulluar Diturija.

X. NË FILLIMET E SHTETIT SHQIPTAR

Patriotët shqiptarë me **Ismail Qemalin** në krye, të nisur nga Triestja, mbërritën në portin e Durrësit për shpalljen e Pavarësisë me avulloren austro-hungareze Baron Bruck, vënë në shërbim të tyre nga ministri i jashtëm austriak.



Porti i Durrësit (1903) – moli ku zbriti Ismail Qemali

Majtas – ndriçuesi i portit të Durrësit dhe konaku ose beledia (bashkia e qytetit)

Shpalljen e Pavarësisë më 28 Nëntor 1912 e përshëndeti mbarë populli shqiptar. Të njëjtën gjë bënë edhe detarët shqiptarë. Ata menjëherë në mjetet lundruese që kishin ulën flamurin turk e në vend të tij ngritën **Flamurin Shqiptar,** duke përfaqësuar shtetin e tyre të saposhpallur në botën e jashtme.

Përveç këtyre mjeteve transportuese, nga të dhënat arkivore mësohet se në maj 1913, pas largimit të pushtuesve osmanë, në liqenin e Shkodrës mbetën edhe disa anije ushtarake turke, të cilat nuk u përdorën dot nga shteti i ri shqiptar, për vetë periudhat

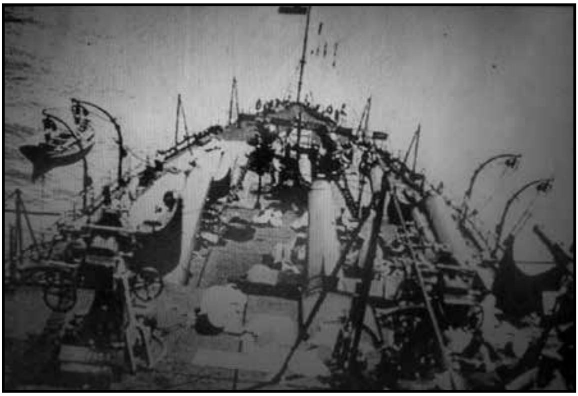
historike të turbullta që kaloi Shqipëria në këto vite, konkretisht:

– Anija ushtarake Gör, 228 tonë GRT, e prodhuar në Bosfor (Turqi) në vitin 1857, me armatim një top 76 mm.

– Anija ushtarake me avull Kiyoçka, me armatim një top 37 mm.

– Anija ushtarake prej druri me motor Filyio Bilanya, prodhim turk i vitit 1909, me armatim një top 76 mm.

– Anija ushtarake me avull Işkodra, me armatim dy topa 37 mm.



Liqeni i Shkodrës (1913) – Një nga anijet ushtarake turke

Në këto vite të para janë dokumentuar lëvizje të anijeve me flamur shqiptar në porte të ndryshme të Adriatikut. Pikërisht, më 14 qershor 1913, në arkivin e autoriteteve detare austriake në Trieste,



gjendet telegrami i ardhur nga kapitaneria e portit Meljine, Herceg-Novi (sot Mali i Zi), ku thuhet:

*"...Ka ardhur nga Budva një anije (Bojana) me vela e nisur nga Shkodra me **flamur kuq e zi shqiptar**, e pajisur me patentë shëndetësore shumë të pastër, e lëshuar nga zyra portuale*

e pushtetit europian në Shkodër. Kërkoj leje nëse mund ta pranoj në praktikë të lirë…"[113]

Ndërsa dy muaj më vonë, më 6 shtator 1913 anija Lulja e Shqipnis, me kapiten shkodranin Zef Melgushi, mbërriti në portin e Fiumes (sot Rjeka, Kroaci) me flamurin e **Shtetit të Ri Shqiptar,** lajm të cilin e dha edhe Agjencia Telegrafike Italiane. Madje, thu-het se në mungesë të një flamuri të vërtetë kombëtar, pronari i anijes kishte përgatitur një flamur kuq e zi, duke përdorur një beze të kuqe me një shirit të zi në mes.



Anije shkodrane me motor dhe me pëlhura me këtë flamur

(i ngritur në ballë dhe në pjesën e pasme)

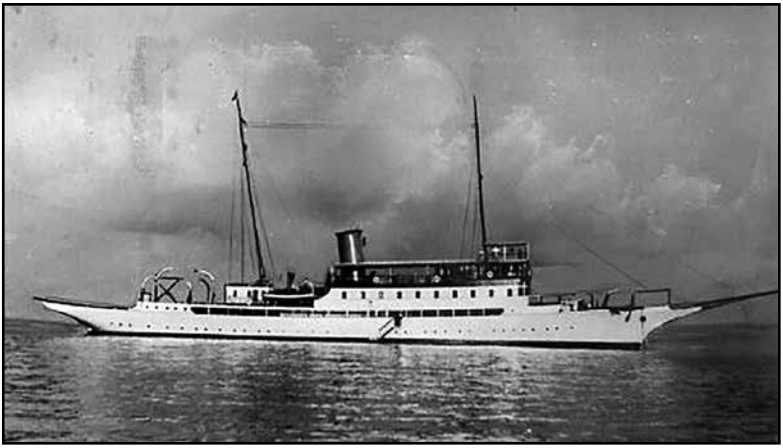
Pas shpalljes së Pavarësisë, detarët u përpoqën të rimëkëmbnin mjetet e transportit detar dhe detarinë në përgjithësi. Por fill pas kësaj ngjarjeje, një pjesë e bregdetit jugor shqiptar iu dha Greqisë, duke shkëputur kështu vende me detari të zhvilluar, si Preveza, Parga, Sajadha etj. Shkëputja e trojeve jugore u kundërshtua me luftë nga vetë populli dhe qeveria e sapoformuar e Vlorës. Ishin anijet e Vlorës dhe të Himarës ato që transportuan në vitet 1913–14 popullsinë e martirizuar çame nga andartët grekë, prej trojeve të

113 *Paolo Muner, Një histori shkodrane, Tiranë, 2002.*

tyre drejt Sarandës dhe Vlorës.



Duhet theksuar se viti 1914 ka qenë vit me ngjarje të rëndësishme për Shqipërinë, të cilat lidhen me portin e Durrësit. Fillimisht, më 7 mars 1914 me jahtin Taurus[114] me flamur shqiptar (fotoja më posht) mbërriti **Princ VIDI** (Wilhelm zu Wied), i caktuar nga Fuqitë e Mëdha në krye të shtetit shqiptar. Ai shoqërohej nga kryqëzori francez BRUIX 1895, ai austriak Tegetthoff 1914 e më pas edhe nga kryqëzori italian Quarto.



Jahti TAURUS me të cilin erdhi princ Vidi në Durrës

Pas disa ditësh, më 10 prill 1914 Fuqitë e Mëdha miratuan statusin e krijimit të shtetit shqiptar, ku i gjithë aktiviteti diplomatik ka si pikënisje portin e Durrësit dhe që përfundon më 15 prill 1914 me pritjen e bërë nga autoritetet portuale të një delegacioni të rëndësishëm shqiptaro-austriak.

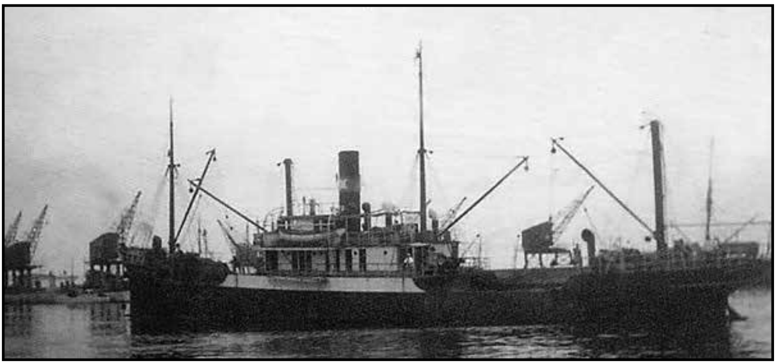
114 Jahti "Taurus" (ish-"Nirvana"), prodhim i vitit 1904, GRT=1375 ton, me përmasa 79,6 x 9,1 x 4 m dhe shpejtësi 15,5 nyje; në vitet 1928-43 ka qenë jahti personal i Benito Musolinit me emrin "Aurora".





Bruix 1895 *Tegetthoff 1914*

Pas këtyre ngjarjeve, në shërbim të princit austriak u vunë edhe disa anije, si jahti Misurata nga qeveria italiane, luftanija angleze Defence, luftanija e vogël ruse Askold, ajo austriake Breslau etj. Ndërsa në maj 1914, në kuadrin e formimit të Marinës Mbretërore Shqiptare, qeveria shqiptare e sapoformuar mori një anije avullore metalike nga një kompani hungareze, të quajtur Hercegovina. Pasi iu vendos një top në pjesën e përparme, ajo mund të quhet anija e parë ushtarake e shtetit shqiptar, pas njohjes së tij nga Fuqitë e Mëdha.

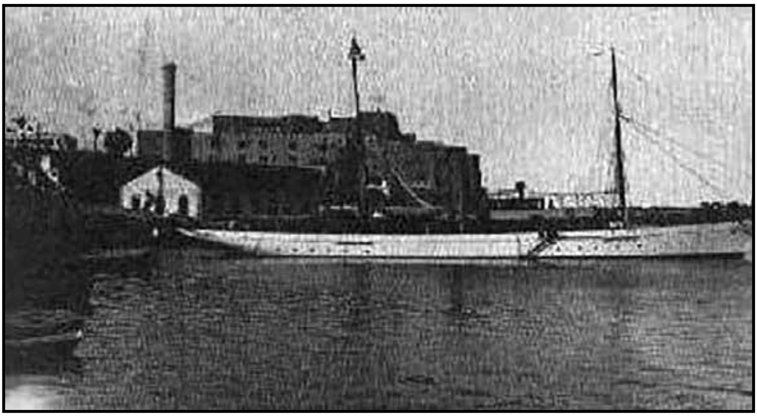


Avullorja Hercegovina

Por jetëgjatësia e marinës mbretërore qe shumë e shkurtër. Pas disa ditë bombardimesh drejt Kavajës, ku ndodheshin trupat

kryengritëse, luftanija Hercegovina u dëmtua dhe iu kthye përsëri kompanisë hungareze. Ndërsa anijet e tjera mbështetëse të princ Vidit, një e nga një u larguan, duke qëndruar deri në fund vetëm luftanijet italiane, ndër to Misurata, me të cilën më 3 shtator 1914 princi u largua nga Shqipëria.[115]

Ndërkohë, krahas luftës ballkanike, shumë shpejt shpërtheu Lufta I Botërore, e cila ishte me pasoja të rënda për Shqipërinë. Në tetor 1914 Italia fqinje zbarkoi trupa ushtarake në ishullin e Sazanit, ndërsa më 25 dhjetor 1914, pas një paniku dhe pasigurie që përhapi me anë të agjentëve të saj në Vlorë, ajo dërgoi trupat e saj të para në këtë qytet, duke paralizuar tërësisht lëvizjet në det. Të njëjtën gjë bëri Greqia në jug, duke bllokuar e kontrolluar çdo lëvizje në bregdetin nga Rrugët e Bardha deri në Butrint.



1914 – Anija Misurata

e bregëzuar në portin e Durrësit

115 Ferdinando Salleo, Shqipëria, gjashtë muaj mbretëri, Tiranë, 2000, f. 91–92, 120–121.



Gjiri i Shën Kollit – vendzbarkimi

i trupave italiane në Sazan në dhjetor 1914[116]



Dhjetor 1915 – Zbarkimi i trupave italiane në Vlorë[117]

Kurse marina austro-hungareze në bregdetin Durrës – derdhja e Bunës–Shkodër asgjësoi të gjitha mjetet lundruese, duke i dhënë përparësi lundrimit dhe ushtrimit të tregtisë nga anijet e veta, gjë që vërtetohet edhe nga gjetja në vitin 1987 në shtratin e lumit Seman, rreth 15 km në brendësi grykëderdhjes së tij, pranë fshatit Jagodinë të Fierit e një maune austriake me motor (anije avullore metalike).

Nga burime austro-hungareze mësohet se në dhjetor 1915 një ekspeditë spastruese e tyre me një torpedinier vetëm në gjirin

116 *Foto e vitit 1918, Arkivi i marinës ushtarake italiane.*
117 *Foto: Arkivi i marinës ushtarake italiane.*

e Drinit mbyti 16 barka shkodrano-ulqinake nga 200–600-tonëshe, kurse, sipas studimit të Maksut Haxhibrahimit, gjatë gjithë bregdetit shqiptar u mbytën nga anijet ushtarake të palëve ndërluftuese gjithsej 480 mjete lundruese me pronarë shqiptarë e ulqinakë.[118]



Ndër to u mbyt edhe lavdia e anijeve shqiptare, anija 1.000-tonëshe me pëlhura Gloria (piktura përbri)[119], me kapiten Selim Shurdhën, e cila disa vite më parë kishte arritur e para në Venecia (nisur nga Aleksandria), në garën e zhvilluar midis anijeve shqip-tare, spanjolle, italiane e greke me të njëjtin tonazh.

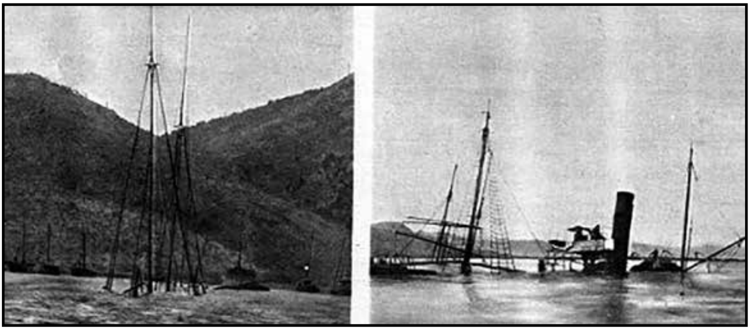
Pra, bregdeti shqiptar u kthye në një arenë betejash luftarake, ku anijet austro-hungareze, italiane etj. bënin çfarë të donin me anijet shqiptare.



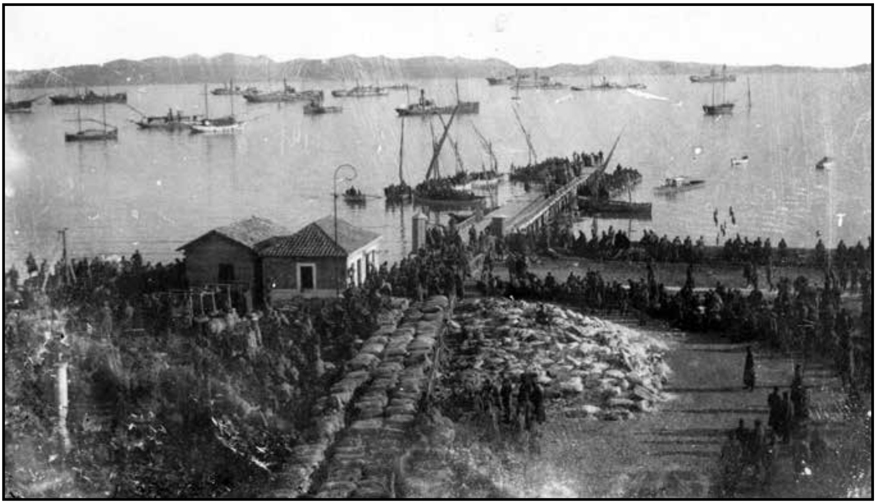
1916 – Porti i Shëngjinit i shkatërruar

nga bombardimet austro-hungarez[120]

118 *M. Haxhibrahimi, Detaria Ulqinake në shekuj.*
119 *Pikturë e shek. XIX, Arkivi i shoqatës detare, Durrës.*
120 *Foto: Arkivi i marinës ushtarake italiane.*



Anije ulqinako-shkodrane të mbytura gjatë bregdetit shqiptar, pas bombardimeve të avionëve austro-hungarez[121]



1915 – Trupa ushtarake të huaja në portin dhe gjirin e Durrësit[122]

121 Foto: Arkivi i marinës ushtarake italiane.
122 Foto: Arkivi i muzeut historik të Beogradit.



Hartë-plan austro-hungareze – zonat e minuara

nga nëndetëset gjermane gjatë Luftës I Botërore [123]

Për të penguar operacionet luftarake nga kundërshtarët, shtete pjesëmarrëse në këtë luftë vendosën mina detare në një pjesë të mirë të bregdetit shqiptar, duke e bërë kështu për një periudhë të gjatë kohe këtë bregdet, zonë të rrezikshme për lundrim.

Ndërkohë që nëndetëset gjermane në përdorim të forcave detare austro-hungareze, të ardhura nga bazat Pula dhe Kotor, me minat e vendosura i shkaktuan dëme të konsiderueshme flotës detare italiane, që lëvizte lirshëm përgjatë bregdetit shqiptar.

Nga burime italiane bëhet e ditur se, pas kthimit të Shqipërisë në një arenë lufte nga vendet që u përfshinë në Luftën I Botërore, në dhjetor 1915 Italia zbarkoi trupa të shumta ushtarake në Vlorë për të përparuar më vonë drejt Shqipërisë së Mesme. Për 11 ditë prej Tarantos dhe Galipolit, me 7 zbarkime u realizua transportimi i rreth 19.000 trupave.

123 *Arkivi i marinës ushtarake italiane.*

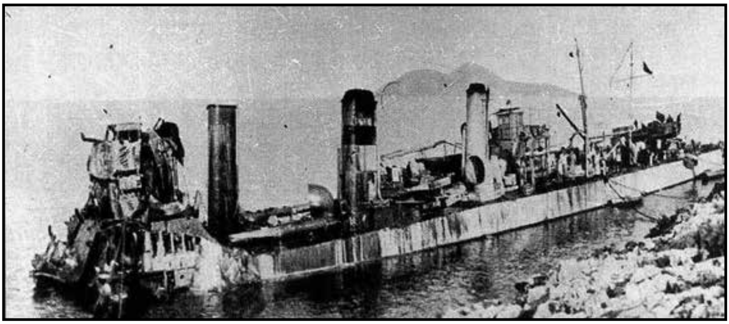


4 dhjetor 1915 – Anija transportuese ushtarake

Re Umberto e ndarë më dysh në momentin e mbytjes[124]

E në një nga këto zbarkime, pikërisht më 4 dhjetor 1915, rreth orës 10:00, në hyrje të ngushticës jugore të Sazanit për në gjirin e Vlorës, anija transportuese italiane Re Umberto (2.952 tonë) u nda në dy pjesë, pasi ndeshi në mina të vendosura nga një nëndetëse gjermane, ku humbën jetën 88 vetë.

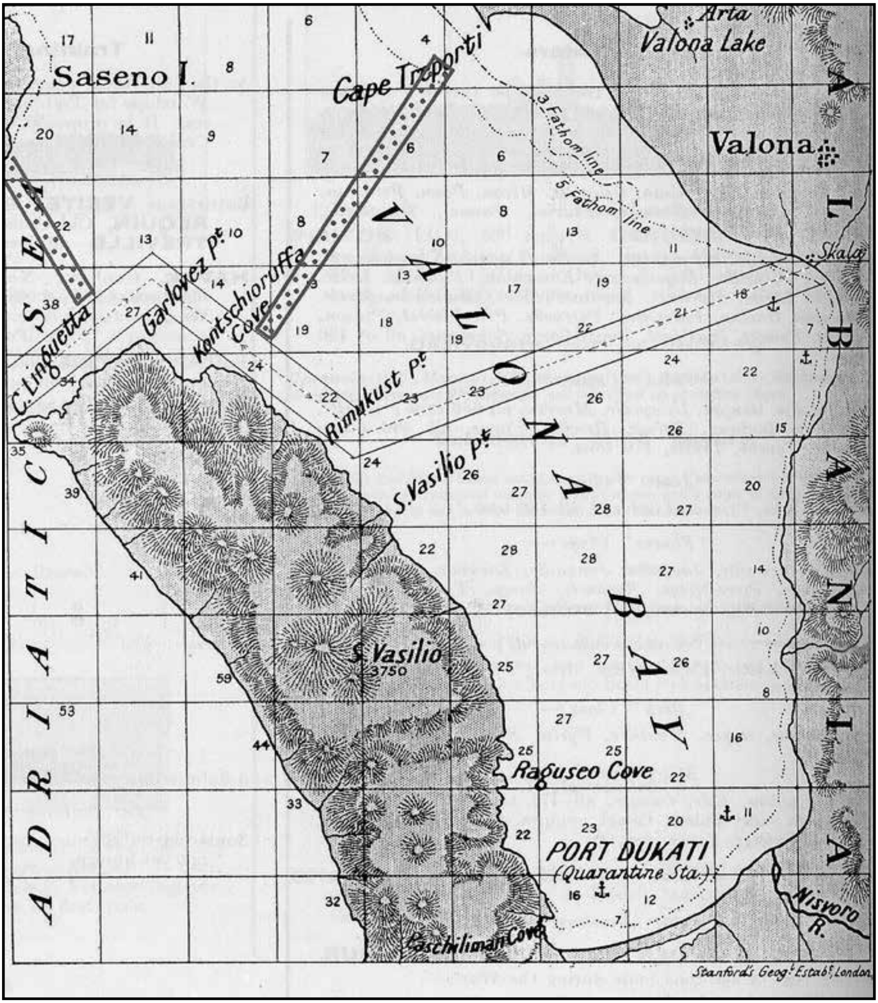
Po këtë fat pësoi në të njëjtën ditë edhe destrojeri italian Intrépido (690 tonë), që u nis nga porti i Vlorës si pjesë e një grupi kërkues-goditës kundër kësaj nëndetëseje. Rreth orës 17:00 edhe ai ndeshi në mina, ku humbën jetën 4 vetë nga ekuipazhi.



Dhjetor 1915 – Anija ushtarake italiane Intrépido

e braktisur në kepin e Gjuhëzës [125]

124 Foto: Arkivi i marinës ushtarake italiane.
125 Foto: Arkivi i marinës ushtarake italiane.



Hartë angleze Admiralty, ku duken dy vijat mbrojtëse me mina

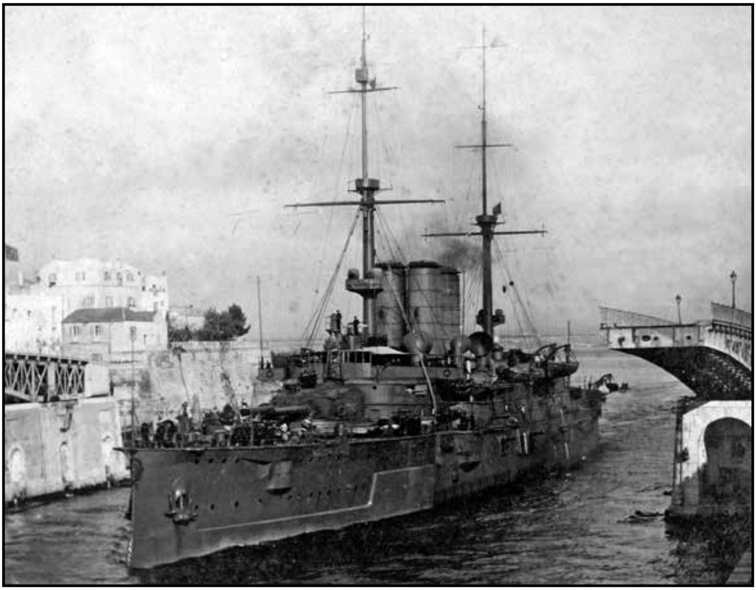
dhe rrugëkalimi për hyrje-dalje nga gjiri i Vlorës[126]

Ndërkohë, pas pushtimit të gjirit të Vlorës, edhe forcat detare italiane vendosën dy vija me mina në hyrje të tij. Të parën e vendosën prej barasthellësisë 10 m përballë kepit të Treporteve

126 Rrugëkalimi dhe vijat me mina janë vendosur duke u bazuar në dokumente italiane të kohës (shën. i autorëve).

deri në largësinë 640 m nga bregu përballë kepit të Kongjorufës në Shën Jan, ndërsa tjetrën në ngushticën jugore të gjirit të Vlorës. Në këto kushte, për t'u futur në gjirin e Vlorës, u përcaktuan edhe rrugëkalimet, pothuajse të njëjta me ato që kanë sot hartat detare angleze Admirality.

Kurse më 11 dhjetor 1916, rreth orës 21:30, në një largësi rreth 0,5 milje në veri të shpellës së Haxhi Alisë, në një natë me shi dhe pamje të kufizuar, krenaria e marinës ushtarake italiane, kryqëzori Regina Margherita me përmasa 138,6 m x 38,8 m x 8,9 m, shpejtësi 20 nyje, ekuipazh 797 vetë dhe tonazh 14.574 tonë, ndeshi në mina.



Kryqëzori Regina Margherita (1904 – 1916) [127]

Sipas arkivave italiane, thuhet se këto mina mund të jenë vendosur nga ndonjë nëndetëse gjermane ose për shkak të kushteve të këqija të motit, kryqëzori mund të jetë shmangur nga rrugëkalimi

127 *Foto: Arkivi i marinës ushtarake italiane.*

i këshilluar për lundrim, duke rënë mbi minat e vijës me mina detare të ngushticës jugore të Sazanit, vendosur nga vetë forcat detare italian.[128] Edhe pse menjëherë nisi operacioni i kërkim-shpëtimit nga



luftanija italiane Corazziere, moto-silurueset 61 OL e 37 PN dhe minaheqëset Taide, Gianicola dhe Tavolara, që u nisën nga porti i Vlorës, nga 945 veta që ndodheshin në kryqëzor, humbën jetën 675 veta, ndër të cilët edhe komandanti i forcave ushtarake italiane në Shqipëri, gjeneral-lejtnant Bandini[129] dhe komandanti i kryqëzorit, Gravina (fotoja përbri).[130]

Po nga burime italiane mësohet se të njëjtin fat patën edhe anija Stanbull dhe ato austro-hungareze Lika e Bregens, mbytur në gjirin e Durrësit; anijet luftarake italiane dhe austro-hungareze, si avullorja Linz (e quajtur titaniku austriak, me 1.000 veta në bord në momentin e mbytjes), Andrassy, Brindisi, Goritia, Carola, Boiana, nëndetëset tip W4 e Monge, destrojeri Triglav në gjirin e Drinit etj.[131], ndërkohë që edhe porti i Durrësit doli jashtë funksionit, si rezultat i luftimeve të zhvilluara në këtë qytet.

Si pasojë e kësaj lufte, ku Shqipëria u kthye në një fushë beteje, u shkatërruan edhe ato pak gjëra që kishin filluar të ndërtoheshin, ndërsa mjetet detare në fund të Luftës I Botërore pothuajse u zhdukën. Mbijetuan vetëm 7 anije. Dhe ato që shpëtuan, ndoshta kishin qenë jashtë Shqipërisë ose ishin marrë në përdorim nga pushtuesit.

---

128 USRM, La Marina Italiana nella Grande Guerra, vol. III, Vallecchi, Firenze, f. 514–519.

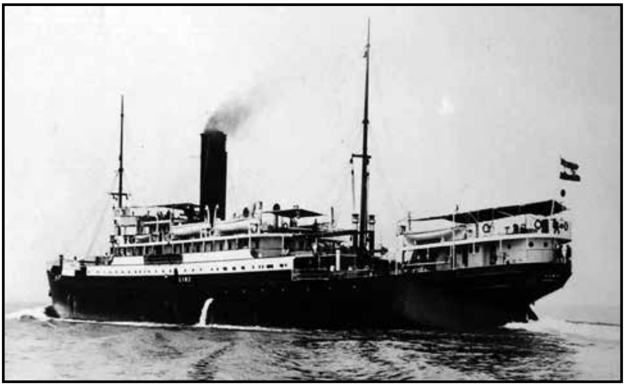
129 Gen. Bandini drowned, The New York Times, 15 janar 1917.

130 Italian battleship hit mine, 675 drowned, The New York Time, 15 janar 1917.

131 Arkivi i marinës ushtarake italiane (nga Cezare Balzi).



1915 – Bombardime në portin e Durrësit[132]



Avullorja austriake LINZ gjatë lundrimit

(mbytur më 19 mars 1918 në gjirin e Drinit)

Kjo luftë ishte shkatërrimtare për Shqipërinë. Austro-Hungaria gjithashtu humbi luftën dhe mbizotërimin e saj detar; Italia humbi territore në veri; ndërsa shumë ushtarë serbë gjatë tërheqjes humbën jetën përgjatë rrugës dhe pritjes në portet Durrës e Vlorë për t'u transportuar nga anijet aleate drejt Korfuzit.

132 *Foto: Arkivi i marinës ushtarake italiane.*



1915 – Trupa serbe gjatë Luftës I Botërore

duke u transportuar me mjete detare nga gjiri i Vlorës drejt Korfuzit[133]

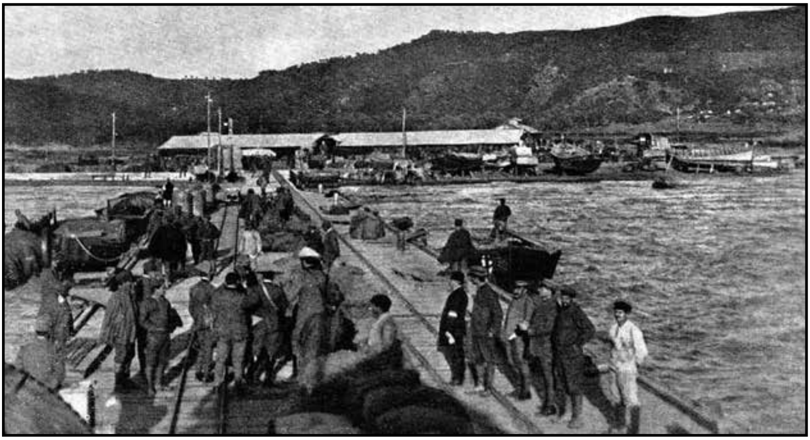
Nga ana tjetër, pushtuesit italianë e shndërruan gjirin e Vlorës në një bazë të përparuar për të realizuar planet e tyre pushtuese në Ballkan. Përveç aeroportit në Ujin e Ftohtë dhe bazave logjistike në Sazan, Ujë të Ftohtë, Palermo etj., përreth gjirit të Vlorës ata ngritën edhe tetë mole druri në shërbim të makinës së tyre ushtarake.

Edhe pse vendi ishte i pushtuar, në gjirin e Vlorës, shumë tregtarë rifilluan veprimtarinë detare, duke transportuar mallra të ndryshme brenda gjirit të Vlorës, madje edhe prej porteve më të afërta italiane. Disa syresh u pajisën me barka druri me pëlhura a me motor. Këtë e vërteton edhe fotoja e mëposhtme, ku vërehet trafiku në molin nr. 1 të Skelës si dhe shumë barka me madhësi të ndryshme të nxjerra në breg për riparim përballë këtij moli.

133 *Foto: Arkivi i muzeut historik Beograd.*



Vlorë 1918 – Tre molet në Skelë[134]



Skelë – 1917

Ndërkohë, më 11 shkurt 1919 mbërriti në portin e Vlorës trupi i pajetë i Ismail Qemalit, nisur nga Brindisi një ditë më parë me luftanijen italiane Alpino (fotoja përbri).



Pas përfundimit të kësaj lufte, trupat italiane mbajtën të pushtuar qytetin e Vlorës dhe rrethinat e saj. Edhe pse Italia ishte një shtet me fuqi të madhe njerëzore e ushtarake; edhe pse kryqëzorët e saj Duilio e San Marco bombarduan fshatrat

134 Foto: Arkivi i marinës ushtarake italiane.

për rreth qytetit dhe gjirit të Vlorës, pas mobilizimit të Labërisë e më gjerë kundër saj, në luftën që njihet si Lufta e 20-tës, në shtator 1920 ajo u detyrua t'i tërhiqte trupat. Në përputhje me Protokollin e Tiranës, të nënshkruar nga të dy palët më 20 gusht 1920, qeveria italiane njohu paprekshmërinë tokësore të Shqipërisë dhe Vlorën si pjesë të saj, me përjashtim të ishullit të Sazanit.

Në kohën kur në Vlorë vazhdonte lufta, edhe pjesa tjetër e vendit ishte e pastabilizuar. Kongresi i Lushnjës kishte caktuar Tiranën kryeqytet, pasi deri atëherë pas Vlorës së pushtuar dhe ikjes së princ Vidit, Esat Pashë Toptani, i ndihmuar nga Serbia, në tetor 1914 kishte vendosur kontrollin në Shqipërinë e mesme me qendër në Durrës.

Nga të dhënat arkivore mësohet se në këto vite të turbullta ato pak anije që kishin mbetur, vazhdonin lundrimin. E disa nga këto anije zgjodhën për lundrim flamurin e caktuar nga qeveria e Durrësit.

Ky flamur mbeti për një kohë të gjatë si stemë në oxhakun e anijeve shqiptare, madje edhe në vitet e komunizmit, por me ndryshimin që ylli i bardhë u bë i kuq dhe me konture rrethuese të verdha.



Flamuri i Esat Pashë Toptanit

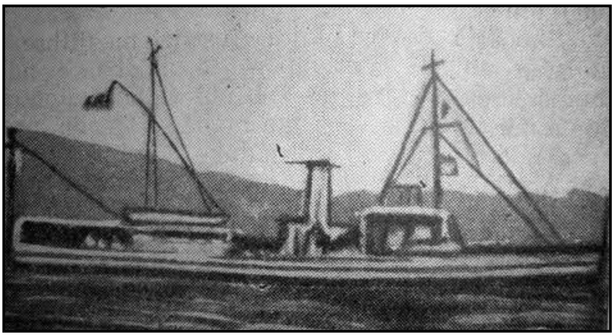


Kryqëzori italian Duilio

Në fillim të viteve ‘20 për detarët shqiptarë u ngjallën përsëri shpresa për një zhvillim më të lirë të detarisë. Vështirësitë e shkatërrimit të plotë dalëngadalë u kapërcyen. Kështu, në fillim të vitit 1927 numri i mjeteve detare arriti në 60 barka me motor e pëlhura, të ndërtuara në vend ose të blera, si dhe tri anije avullore të blera jashtë Shqipërisë, me një mundësi përpunimi vjetor prej 75.000 tonësh. Sipas të dhënave statistikore, në këtë vit Shqipëria kishte këtë inventar të mjeteve detare:

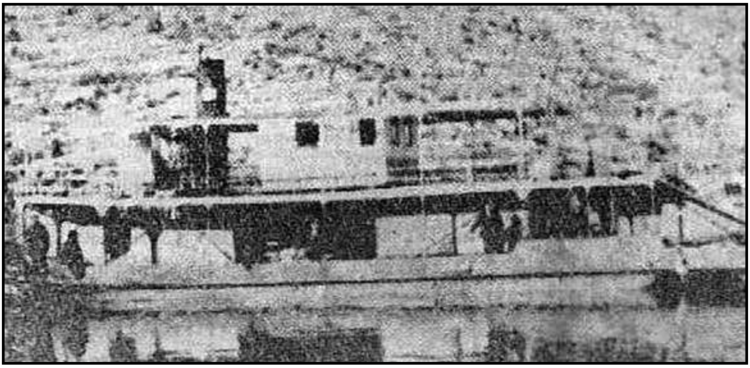
Shkodra kishte avulloret Shqipnia, Oboti dhe Skënderbeu, anijet me motor dhe pëlhura: Princ Mema (39 tonë), Luli e Shoq dhe Bukurija (38 tonë secila), Himara, Kalamishi, Posta e Shqipnisë (37 tonë), Muradie, Shkodra, Besniku e Marshalla (33 tonë secila), Skënderbeu i dytë, Agimi, Sokoli i Shqipërisë, Sazani, Fieri, Liria, Semani, Tre Vëllazën, Uzdaja e mirë, Lushnja, Miku i mirë e Lampo (31 tonë secila) si dhe të tjera më të vogla[135]; ndërsa në Durrës numëroheshin 6 motobarka, kurse në Vlorë dhe Himarë rreth 10-15 motobarka.

Nga statistikat e kësaj periudhe bëhet e ditur se inventari i mjeteve detare shqiptare prej vitit 1912 deri më 1938 ka qenë: në vitin 1912 kishte 500 barka, në vitin 1918 kishte 7 barka, në vitin 1928 kishte 60 barka, kurse në vitin 1938 kishte 46 barka.



1926 – Avullorja Shqipnia

135 *Tradita detare e popullit shqiptar (broshurë), Tiranë, 1959, f. 36–7.*



Fillimi i shek. XX – Avullorja Skënderbeg

Siç shihet, në 10-vjeçarin e fundit ka një rënie të numrit të mjeteve lundruese, si rrjedhim i konkurrencës nga mjetet bashkëkohore italiane si dhe nga disa marrëveshje të nënshkruara midis Italisë dhe qeverisë së mbretit Zog, të cilat ishin në dëm të detarisë shqiptare. Kjo gjë e detyroi një pjesë të pronarëve shqiptarë t'i shisnin mjetet e tyre lundruese dhe shumë syresh të punonin si detarë në vende të huaja. P.sh., nga shënime kujtimore mësohet se në këtë periudhë kapiten Ahmet Luli punonte me anijen e vet në Turqi, kapiten Met Cungu në Misir (Egjipt), kurse kapiten Hysen Matllia punonte si pilot në kanalin e Suezit etj.

Vlen të theksohet se anija Elkahire e kapiten Ahmet Lulit më pas u përdor si anije shkollë në Egjipt, duke qenë edhe sot pjesë e muzeut të shkollës së detarisë në këtë vend. [136]

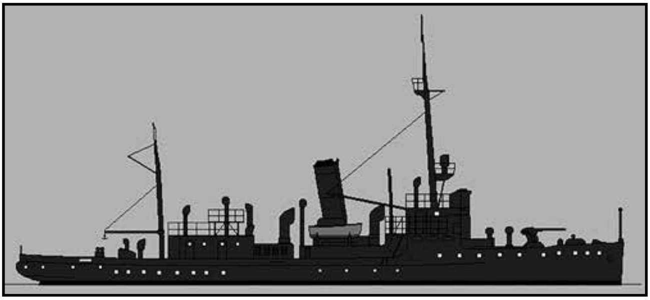
Në këto kushte, avullorja Shqipnia u sekuestrua nga qeveria italiane për arsye të paqarta dhe iu dha shoqërisë Puglia, avullorja Oboti u mbyt gjatë një udhëtimi për në Trieste, kurse avulloren Skanderbeg pronarët ia shitën shoqërisë jugosllave Jandranska, pasi në këto kushte nuk mund ta mbanin më dot.

Ndërkohë, disa familje me emër në detari nga Shkodra e Ulqini,

136 *Shefqet Kerçelli, Antologji e Detarisë Shqiptare, Durrës, 2012, f. 53.*

Durrësi, Vlora, Himara etj., si Kalamishi, Dema, Truma, Bleta, Shurdha, Brasha, Diçi, Shapalaku, Molla, Peku, Hafizi, Bilali, Shabani, Fici, Kalziqi, Kapexhiu, Nimanbegu, Selita, Kapidani, Broci, Matllia, Stare, Alibegu, Cakuli, Tivari, Papa, Panajaja, Marko, Anagnosti, Nerënxi, Grillo etj., vijuan tregtinë nëpër detet Adriatik, Jon e Mesdhe, deri në prag të Luftës II Botërore, madje disa edhe gjatë kësaj lufte. Sipas statistikave të kohës, në fund të vitit 1938, në bregdetin shqiptar numëroheshin rreth 46 motobarka druri, si Kurveleshi 500 tonë, Kavalmazina 300 tonë, Lirija, Ylli i Dritës, Bukurija, Besniku, Vllazen Luli e Shkodra nga 120 tonë, Lulja e Shqipnis, Rozafa e Hyda Verdi nga 90 tonë, Adriatiku e Llambro nga 80 tonë, Muradija 60 tonë etj.

Për sa i përket flotës luftarake, në periudhën e Zogut u hodh hapi i parë nga shteti për pajisjen e Shqipërisë me anije ushtarake. Për të siguruar mbrojtjen e bregdetit shqiptar, që deri në atë kohë nuk ekzistonte, më 4 nëntor 1925 parlamenti i atëhershëm miratoi një fond të veçantë për blerjen në Itali të dy anijeve ushtarake tip FM-1 (Flachgehende Mineusuchboote-minaheqëse), prodhim gjerman i viteve 1917–18, me tonazh 193 tonë secila, me përmasa 43 x 6 x 1,7 m, shpejtësi 14 milje/orë dhe armatim një top 76 mm. Këto anije erdhën në Durrës më 25 dhjetor 1925. Ato u emërtuan Shqypnia (ish FM-16) dhe Skanderbeg (ish FM-23) dhe u plotësuan menjëherë me ekuipazh shqiptar, një pjesë e të cilëve kishin bërë kurse kualifikimi në Itali, si toger Gaqo Toma, kapter Mujo Ulqinaku, Qirjako Xhani (Nartë), Stefan Maliko Goga etj. Brenda vitit këto dy anije filluan kryerjen e patrullimit gjatë bregdetit shqiptar, detyrë që e vazhduan deri në vitin 1928, nën drejtimin e komandës së sapoformuar të Marinës Shqiptare.



Minaheqësja tip FM-1

Ndër masat e para të marra nga qeveria shqiptare ishte edhe çuarja e 4 studentëve shqiptarë për të studiuar në Itali për flotën ushtarake. Ndërkohë që, për organizimin e Marinës Shqiptare, në fillim të vitit 1926, në bazë të një marrëveshjeje me qeverinë italiane, erdhën specialistë italianë.



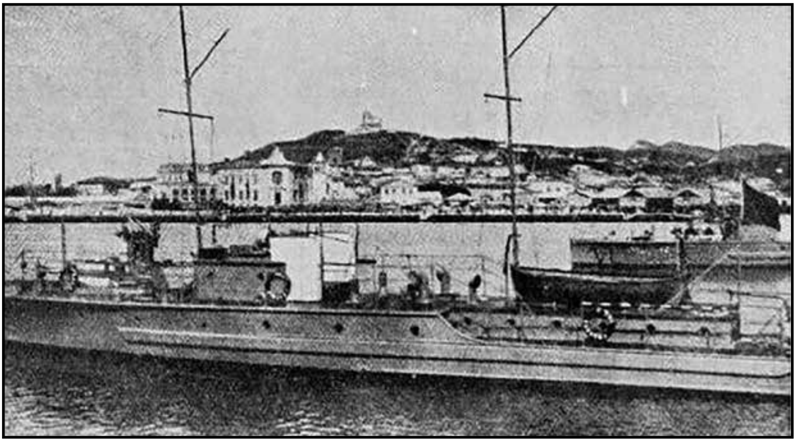
Po me vendim të qeverisë, më 24 qershor 1926 u krijua komanda e Marinës në Durrës, ku komandant i parë i saj (që shërbeu deri në vitin 1933), u emërua kapiteni italian i rangut III (kapiten korvete), Giuseppe Prelli dhe nga pala shqiptare kapiten Ahmet Kapedani (1886-1957), që kishte mbaruar shkollën e detarisë në Stamboll (fotoja përbri).[137] Ndërsa në vitet 1933–1939, komandant i Marinës Shqiptare ishte kapiteni italian i rangut III, Silvio Montanarella (1893–1986).

Gjithashtu, shteti italian, po gjatë vitit 1926, i dhuroi Shqipërisë edhe 4 motoskafë prej druri tip Elco, prodhim amerikan i viteve 1917–18. Ata u quajtën MAS – Motoskaf Anti Sobmmergibile (motoskaf kundër nëndetëseve), me përmasa 27x3,5 m, ujëzhvendosje deri në 40 ton secili dhe armatim një top 75 mm, dy mitraloza kundërajrorë

137 *Historia e Ushtrisë Shqiptare, Tiranë, 2000, pjesa I.*

me ftohje me ujë 6 mm Colt dhe 5 bomba kundër nëndetëseve (25 kg secila).[138] Motoskafët e sapoardhur u futën në përbërje të Marinës Shqiptare me emrat përkatës Tirana, Durrësi, Vlora dhe Saranda.

Ato u vendosën dy në portin e Durrësit (njëri prej tyre mbulonte edhe zonën e Shëngjinit), një në Vlorë e një në Sarandë, me këtë personel: oficerë – 9, nënoficerë – 20 dhe detarë – 50. Ndër ta ishte edhe oficer Zeqir Beu (komandanti i parë i kësaj njësie të re detare) si dhe kapterët Haxhi Sala, Ahmet Luli, Mujo Ulqinaku, Sulejman Kapedani, Zeqir Bega, Grigor Llazari, Sotir Petriti, Hajdar Golemi, Haxhi Turku, Anastas Qëndro, Gaqe Lepuri etj.



1928 – MS Vlora dhe Saranda në portin e Durrësit

Duhet theksuar se këta motoskafë ishin të vegjël e me aftësi të kufizuara për të kryer detyra luftarake gjatë bregdetit shqiptar, prandaj në veprimtarinë e shkurtër që patën, kryen ndonjë detyrë patrullimi vetëm gjatë periudhës së verës. Me ligjin organik të datës 24 qershor 1928 të Ushtrisë Shqiptare, komanda e Marinës Ushtarake varej drejtpërsëdrejti nga komandanti i përgjithshëm i Forcave të Armatosura. Ndërsa me ligjin e ri të organizimit, të datës

138 Ndue Jaku, Detaria, nr. 1, Tiranë, qershor 2004.

6 nëntor 1929, Ushtria Shqiptare u nda në Fuqi Tokësore, Fuqi Detare (që nuk mundi të organizohej) dhe Fuqi Ajrore, ndërkohë që më 25 shkurt 1929, Parlamenti kishte miratuar ligjin për organizimin e Rojës Mbretërore të kufirit, ku përfshiheshin: kapter detar – 1, rreshterë detarë – 4, tetarë detarë – 8, detarë – 50.

Forca Detare në këtë vit përbëhej nga komanda e Marinës, një skuadrilje MAS, katër kapitaneri dhe pesë zyra detare.



dalë para kazermës së Marinës në Durrës [139]



Gjithashtu, në kuadrin e këtij organizimi të ri, Roja Mbretërore, nën drejtimin e kuadrove që kishin mbaruar shkolla ose kurse kualifikimi në Itali, si dhe me specialistë të huaj, në vitin 1927 në një repart (kazerma e marinës) në portin e Durrësit filloi përgatitja profesionale e efektivave që nevojiteshin për drejtimin e këtyre mjeteve të vogla luftarake, ndër të cilët ishin edhe kapiten Mikel Nonaj e

139 *Foto: Arkivi i shoqatës së detarëve Durrës*

Ndoc Gjeluci (fotoja përbri)[140], diplomuar në Akademinë Detare të Livornos, Itali.[141]

Por pas disa vitesh, Marina Mbretërore pezulloi veprimtarinë e saj, në bazë të urdhrit të datës 20 shtator 1933 të komandës së Mbrojtjes Kombëtare, ku ndër të tjera theksohej:

"Nga data 30 nëntor marina mbretërore do pezullojë aktivitetin e saj, prandaj brenda datës 30 shtator të lirohet i gjithë personeli me përjashtim të oficerëve, një nënoficeri motorist, dy nënoficerëve, një radiotelegrafisti dhe 10 marinarëve. Të gjitha anijet MAS të mblidhen në Durrës, (pasi të çarmatosen të nxirren në tokë), 3 nënoficerët dhe 10 marinarët të kalojnë në vartësi të Batalionit IV të Rojës Bregdetare."

Kurse sipas ligjit të miratuar më 4 prill 1934, Fuqia Detare do të përbëhej nga trupa e Marinës së Luftës (që s'ishte gjë tjetër, veçse personel në shërbim të familjes mbretërore në portin e Durrësit) dhe trupa e Kapitanerisë së Portit, duke e çuar numrin e personelit oficer nga 17 vetë në 28, kurse shërbimi i detyrueshëm për marinën u zgjat në 24 muaj.[142] Dislokimi i këtyre trupave e mjeteve u bë në portin i Durrësit, i cili përfundoi së ndërtuari nga një shoqëri italiane në vitin 1936.

Gjithashtu, sipas ligjit të ri, organizimi i ushtrisë e ndante personelin në oficerë, nënoficerë dhe trupë, duke përcaktuar hierarkinë në marinë si më poshtë:

Oficerë eprorë:

Kapiten anije = me kolonel ushtrie

Kapiten fregate = me n/kolonel

Kapiten i karrierës = me major

---

140 Kapiten Ndoc Gjeluci në ditën e gradimit në vitin 1931 (foto e marrë nga arkivi i shoqatës detare Durrës).

141 Shefqet Kërcelli, Antologji e Detarisë, Durrës, 2012, f. 89.

142 Në këtë kuadër riorganizimi, dy minaheqëset tip M1 e ndërprenë veprimtarinë e tyre stërvitore dhe në vitet 1935–37, sipas burimeve të pasakta arkivore, duhet të jenë kthyer përsëri në përbërje të marinës ushtarake italiane.

Oficerë deprorë:

Toger anije i rangut I dhe kapiten porti i rangut I = kapiten i rangut I

Toger anije i rangut II = me kapiten i rangut II

Nëntoger anije, toger porti = me toger ushtrie, nëntoger flamurtar

Nëntoger porti = nëntoger ushtrie.

Nënoficerë:

Kapter anije i rangut I e kapter porti i rangut I = me kapter i rangut I në ushtri

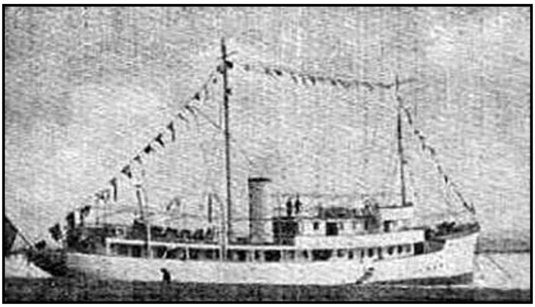
Kapter anije i rangut II e kapter porti i rangut II = kapter ushtrie i rangut II

Rreshter anije e rreshter porti = rreshter ushtrie

Trupa:

Tetar anije e tetar porti = tetar ushtrie

Marinar = me ushtar.



Sipas të dhënave arkivore, mbreti Zog në vitin 1938 bleu edhe një jaht për familjen mbretërore, prodhim francez i vitit 1918. Ai qëndroi vetëm për pak kohë në përbërje të marinës mbretërore me emrin Iliria (fotoja përbri), pasi në prill 1939 kaloi në përdorim të pushtuesve italianë dhe në vitin 1943 të gjermanëve.

Përgatitja e ndonjë kuadri të rrallë bëhej duke i dërguar për shkollim në Itali, Greqi a gjetkë. Ndërkohë që Marina Mbretërore, edhe pse me akte ligjore ekzistonte, në të vërtetë pothuajse nuk ekzistonte.

Kjo gjendje vazhdoi deri në pushtimin e Shqipërisë nga Italia fashiste më 7 prill 1939. Pas pushtimit, italianët bllokuan menjëherë të gjitha mjetet lundruese ekzistuese shqiptare për të shmangur çfarëdo lloj aktiviteti kundër pushtuesve në det.

Në kushtet në të cilat ndodhi pushtimi i Shqipërisë, kur në Durrës dhe Vlorë zbarkuan rreth 35.000–40.000 trupa të shoqëruara nga dy korracata, shtatë kryqëzorë e disa torpedinierë, nuk mund të bëhej fjalë për asnjë lloj qëndrese nga Marina Mbretërore, pasi anijet e saj qysh prej vitit 1933 kishin dalë jashtë përdorimit. Por pjesëtarë të saj, si Mujo Ulqinaku, Stefan Maliko Goga, Abdulla Reçi, Sabri Gjilani, Ali Bali, Selami Çela, Xhevdet Balanca etj., u përfshinë në qëndresën antifashiste përballë portit të Durrësit. Në këtë kuadër, Mujo Ulqinaku e Stefan Maliko Goga së bashku me disa shokë të tjerë zunë pozicion tek kulla e kështjellës (torrja) në hyrje të portit, për të luftuar kundër fashistëve.



Kulla e kështjellës para portit,

një nga pikat e qëndresës antifashiste

Pas përfundimit të Luftës II Botërore, Presidiumi i Kuvendit Popullor i dha titullin e lartë "Hero i Popullit" (pas vdekjes)



kapterit të Marinës Shqiptare Mujo Ulqinakut (Cakuli)[143], i cili u vra duke luftuar trimërisht kundër pushtuesve fashistë gjatë zbarkimit në portin e Durrësit. Kësaj qëndrese i kushtohet busti i vendosur pranë kullës së kështjellës të Durrësit, ndërsa emrin e tij e mbajnë rrugë, anije, shkolla etj.

Pushtimi i Shqipërisë nga Italia fashiste me 7 prill shënon ditën e përfshirjes së Shqipërisë në Luftën II Botërore për periudhën 1939–1944, që u pasua me zhdukjen e një pjese të mjeteve detare. Ndërkohë, populli u ngrit në luftë për çlirimin e Atdheut, ku morën pjesë edhe shumë detarë.



Durrës – 7 prill 1939

Trupat fashiste italiane gjatë zbarkimit

Me gjithë kontrollet e rrepta nga pushtuesit, vërehet se ndonjë mjet lundrues i himarjotëve, shkodranëve a gjetkë edhe shpëtoi, madje disa syresh vijuan tregtinë e të tjerë peshkimin. Kur ishte e

143 *Fjalori Enciklopedik Shqiptar, Tiranë, 1985, f. 1132.*

nevojshme, këto mjete detare deri në ato më të thjeshtat u përdorën madje edhe kundër pushtuesve. Kështu p.sh., natën e 1 qershorit 1942, Kristo Papajani me kamerdare makine shkoi dhe hodhi në erë një anije cisternë italiane të ngarkuar me hidrokarbure për "makinën fashiste" të luftës, që për momentin qëndronte në spirancë përballë Ujit të Ftohtë. Po ashtu, për nevoja të lëvizjes antifashiste, po në vitin 1942 Lefter Kasneci nga Vunoi shkoi me barkë deri në ishullin e Othonoit (Fanos) në veriperëndim të Korfuzit, për të rrëmbyer një bashkëpunëtor të fashistëve, që ishte strehuar atje.

Ndërkohë, djaloshi tjetër nga Vunoi, Odise Anastas Koleka (1923–1945) ishte marins në anijen ushtarake amerikane Borie dhe luftonte kundër fashistëve larg në oqeanin Paqësor. Ai humbi jetën në gusht 1945, nga sulmet e pilotëve kamikazë japonezë. Guri memorial në varrezat e Arlington-VA në SHBA, kushtuar djaloshit nga Vunoi, mban numrin 36–5MF.[144]



Ndërsa kapiten Vasil Bixhili, pas kapitullimit të Italisë fashiste, me barkën e vet transportonte familje hebre dhe ushtarë italianë prej bregut të Himarës drejt Italisë.

Të njëjtën gjë bënte edhe kapiteni ulqinak Ismail Agaj (1906–1968). Për t'u shpëtuar ndjekjeve të nazistëve gjermanë, me motobarkën e tij 200-tonëshe Iliria ai mori përsipër riatdhesimin e shumë ushtarëve italianë prej brigjeve shqiptare e jugosllave.

E në një ndër këto udhëtime, kapiten Ismaili (fotoja më lart) edhe pse u plagos rëndë nga sulmet e avionëve ushtarakë gjermanë, mundi t'i zbarkonte të gjithë ushtarët italianë në Bari.[145]

144 Gazeta AMA-NEWS, 20 shtator 2010.

145 Sipas të kujtimeve të nga pjesëtarëve të familjes, kapiten Ismail Agaj në këtë udhëtim u plagos rëndë nga avionët gjermanë. Pas zbarkimit të ushtarëve italianë, ai u shtrua në spital në Bari, ku nga plagët e marra i prenë njërin krah. Ai është kthyer në Durrës me barkën e tij (të riparuar nga italianët) pas përfundimit të Luftës II Botërore

E së fundi, më 19 tetor 1944, një skuadër partizanësh të Brigadës XII partizane, me një barkë të vogël druri shkuan në ishullin e Sazanit. Atje ata u përballën me disa ushtarë armenë (aleatë të gjermanëve, të cilët i kishin lënë gjermanët pas largimit të tyre), të cilët u dorëzuan pa luftë. Ndërsa me 22 tetor aty mbërriti me barkë nga Vlora gjithë kompania e batalionit II të Brigadës XII, duke ngritur flamurin kombëtar në qendër të ishullit. Kjo datë, është quajtur si dita e ribashkimit të ishullit me Shqipërinë si dhe data simbolike e çlirimit të tij.

Gjatë Luftës II Botërore vlen të përmendet mbytja në gjirin e Vlorës, përballë fshatit Radhimë, e anijes spital italiane Po (1911–1941), me tonazh 7.289 tonë. Ajo u silurua në mbrëmjen e datës 14 mars 1941 nga skuadrilje avionësh luftarakë anglezë tip Swordfish në kohën që po merrte ushtarët e plagosur italianë të ardhur nga fronti i luftës me Greqinë.

Nga 597 vetë që ndodheshin në anije, u mbytën 23, ndër të cilët edhe tre infermiere. Pjesa më e madhe e tyre, dolën me mjete shpëtimi në bregdetin e Radhimës, ndër të cilët edhe vajza e Benito Musolinit, Eda Çiano. Ndërkohë që edhe një motobarkë shqiptare dha ndihmën e vet për të shpëtuar njerëzit që rrezikoheshin të mbyteshin.[146]

Nëpërmjet letrës së botuar në shtypin e kohës (faksimile fotoja më posht) që komandanti ushtarak detar italian në Shqipëri, admiral Sportielle, i dërgon kapitenit të motobarkës Genepesca II, mund të krijohet një ide më e saktë për këtë ngjarje:

“Englezi, me gjest të egër dhe ç’njerëzor siluroj anijen spital “Po”, t’ankoruar në qendrën e gjirit të Vlorës që s’kish armë dhe larg çdo mbrojtjeje.

Juve me Genepescan, u vërsultë përnjëherësh, shkuat përkrah anijes së shpartalluar dhe që fundosej me shpejtësi, shpëtuat pothuaj

(shën. i autorëve).

146 Dr. Zvonimir Freivogel, Gjermani – Shënime


Hollësira mbi gjestin kriminel të englezëve në gjirin e Vlorës

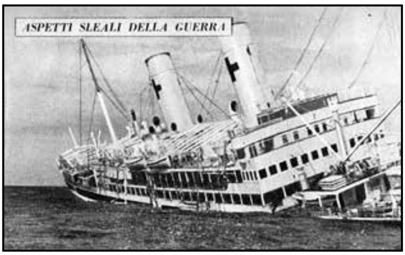
Elozhi i Admiralit

Arma e preferuar nga armiku

se gjithë personelin që ndodhej brenda dhe, me gjest njerëzije dhe vëllazërimi të thellë, dhatë gjithë petkat t'uaja dhe u çveshtë për t'i veshur ata se ishin lagur deri në palcë. Në veprën tuaj vutë gjith aftësinë teknike dhe gjith uma-nitetin e gjindjes s'onë të detit.

Ndërsa do t'u njoftoi autoriteteve eprore sjelljen t'uaj të shkëlqyeshme, u dërgoj elozhin t'ém më të gjallë".[147]

Gjatë këtij sulmi të befasishëm, po atë natë nga silurat e avionëve anglezë u mbytën edhe anija transportuese italiane Stampalia (1.128 tonë), e cila, e dëmtuar, mundi të bregëzohej në molin e depove të municionit në grykëderdhje të lumit Izvor pranë Orikumit dhe Luciano (3.329 tonë), në gjirin e Pashalimanit. Ndërsa nga kundërgoditja e anijeve ushtarake italiane u rrëzuan në gjirin e Vlorës dy avionë anglezë tip Swordfish. Tre ditë më vonë këtë fat pësoi edhe destrojeri Andromeda në portin e Vlorës.





Anija spital Po duke u mbytur më 14 mars 1941

dhe një avion luftarak anglez tip Swordfish [148]

147 Gazeta "Tomori", Hollësira mbi gjestin kriminel të englezëve në gjirin e Vlorës, 19 mars 1941.

148 Foto: Arkivi i marinës ushtarake italiane.

Po në këtë periudhë lufte është mbytur përballë gjirit të Arushës (në perëndim të Karaburunit) edhe anija transportuese italiane Rosandra si dhe një tjetër në gjirin e Sarandës.

Pas ardhjes së pushtuesve gjermanë, për nevoja të luftës, në verën e vitit 1944 ata morën në përdorim me qira (me detyrim) 16 anije transporti të pronarëve shkodrano-ulqinakë me një kapacitet rreth 1.263 tonë. Pjesa më e madhe e tyre u mbytën ose u dëmtuan në porte të ndryshme të ish-Jugosllavisë.

Gjatë vitit 1944, në prag të tërheqjes nga Shqipëria, nazistët gjermanë, për të penguar një zbarkim të mundshëm të anglo-amerikanëve, vendosën fusha me mina në ujërat shqiptare, përgjatë bregdetit prej gjirit të Sarandës deri në kepin e Rodonit, ndërsa para largimit nga Shqipëria hodhën në erë portin e Durrësit si dhe dëmtuan rëndë atë të Vlorës e Shëngjinit etj.

Ndërkohë historia përsëritet, shpërngulje masive të çamëve nga trojet e tyre në mars 1945. Përveç karvanit të gjatë, që me këmbë kaluan kufirin drejt Shqipërisë, disa prej tyre, si familje detare që ishin, zgjodhën detin për t'u larguar nga bregdeti çam drejt Sarandës dhe Vlorës[149]



1945 – Refugjatë çamë gjatë largimit nga vendlindja

---

149 Sipas kujtimeve të çamëve që banojnë në Vlorë, dy familje çame mbërritën në Vlorë me barkat e tyre, të nisur nga bregdeti i fshatit Murto, kurse në Sarandë më shumë.

XI. RINGRITJA DHE ZHVILLIMI I FORCAVE USHTARAKO-DETARE SHQIPTARE PAS PËRFUNDIMIT TË LUFTËS II BOTËRORE

Pas përfundimit të Luftës II Botërore, pushteti i ri popullor në Shqipëri, i ngritur pas çlirimit të vendit, u gjend para shumë vështirësive. Gjendja ekonomike ishte e rëndë, ndërkohë që u intensifikuan provokimet nga vendet fqinje dhe shtetet e mëdha perëndimore. Prandaj, krahas rindërtimit të vendit dhe rimëkëmbjes ekonomike, qeveria ishte e detyruar të mendonte dhe të merrte masa për mbrojtjen e Shqipërisë, të kufijve të saj tokësorë e detarë.

Meqenëse pushteti popullor nuk trashëgoi asnjë anije ushtarake ose përvojë detarie, fillimisht u grumbulluan nga radhët e reparteve të ushtrisë Nacional-Çlirimtare njerëz që para lufte ishin marrë me detarí ose që kishin njohuri a kishin mbaruar shkolla e kurse detarie jashtë Shqipërisë.

Pra, për të organizuar mbrojtjen e ujërave territoriale, më 23 shkurt 1945 u krijua pranë Komandës së Përgjithshme të Ushtrisë Popullore Seksioni i Marinës, me detyrë:

– të formonte strukturën e Marinës Ushtarake;

– të ngrinte kapitaneritë e porteve;

– të organizonte transportin detar;

– të mirëmbante mjetet detare të sekuestruara;

– të nxirrte nga deti anijet e mbytura gjatë luftës;

– të fillonte riparimin dhe ndërtimin e vendbazimeve për strehimin e anijeve dhe të efektivave detare;

– të formonte repartet dhe nënrepartet e marinës ushtarake për mbrojtjen e bregdetit dhe të ujërave territoriale;

– të kontrolloheshin portet dhe pika në bregdet ku kishte të

dhëna se kishte predha të paplasura nga Lufta II Botërore.



Në krye të këtij seksioni u emërua kapiten **Abdi Mati** (1918–1992, fotoja përbri), i cili, pasi kishte mbaruar akademinë detare të Livornos, gjatë Luftës II Botërore u kthye në Shqipëri duke u përfshirë në Lëvizjen Antifashiste Nacionalçlirimtare.

Kështu filloi puna për krijimin dhe funksionimin e kapitanerive nën varësinë e Ministrisë së Mbrojtjes. Për këtë, në qershor 1945 u sollën pranë portit të Durrësit 60 ish-partizanë për formimin dhe strukturimin e kapitanerive, duke qenë kështu formacioni i parë i forcave detare pas lufte. Me komandant të parë Jani Bushin, këto forca nisën punën për nxjerrjen e anijeve të mbytura në portet shqiptare si dhe përgatitjen e mjediseve për funksionimin e autoriteteve portuale. Pas një punë këmbëngulëse të bërë nga këto trupa dhe drejtuesit e tyre, u bë e mundur që më 1 gusht 1945 të fillonte funksionimi i kapitanerive të porteve.

Gjithashtu, për një kohë të shkurtër u nxorën nga deti shumë mjete lundruese, si dy rimorkiatorë italianë (anije tërheqëse), një maunë-cisternë 200-tonëshe për hidrokarbure, tri anije me motor e pëlhura dhe dy motoskafë druri të mbytur në portin e Durrësit, një motovedetë gjermane e fundosur në Sarandë, që më vonë u quajt Mujo Ulqinaku, dy vinça pluskues italianë 20 dhe 60-tonësh të fundosur në portin e Sazanit, një motoskaf ushtarak i fundosur në Vlorë etj.

Këta djem të rinj, të palodhur, të sakrificës, të papërkulur para vështirësive të pafundme dhe mundësive të kufizuara (virtyte këto të njerëzve në vitet e para pas çlirimit), bënë të mundur që më 15 gusht 1945, pas daljes së urdhrit për krijimin e Marinës Ushtarake,

të ngrihet Flamuri Kombëtar në dy motoskafët MS-10 dhe MS-12, të armatosur me nga një mitraloz Breda 8 mm, të riparuar pas nxjerrjes nga uji në portin e Durrësit.

Kjo datë (15 gushti) hyri në histori si dita e krijimit të Forcës Ushtarake Detare (e pas Luftës II Botërore). Më vonë, pas riparimit, kësaj force iu shtuan edhe motoskafët MS-30 e JO-84. Secili motoskaf kishte ekuipazh prej tetë vetësh dhe komandantë për-katësisht: Abdulla Hoxha, Qemal Braka, Sulejman Boshnjaku e Vasil Xhaxho. Ky repart u quajt formacioni i parë patrullues i Forcës Detare ushtarake, me komandant Ndoc Gjelucin dhe komisar Petro Bicollin, me varësi të dyfishtë: nga Seksioni i Marinës në Komandën e Përgjithshme dhe nga Artileria Bregdetare.



15 gusht 1945 – Ngritja e Flamurit Kombëtar

në motoskafin Mujo Ulqinaku

Për plotësimin e këtyre mjeteve me kuadro drejtues, fillimisht u morën detarë që ishin kualifikuar për detari jashtë shtetit, ndërkohë në tetor 1945 u dërgua për studime në Akademinë e Marinës në kryeqytetin e Republikës Sovjetike të Azerbajxhanit, Baku, grupi i parë i studentëve: Stavri Çika, Xhemal Shani, Shaqir Kapexhiu,

Shefqet Pinari, Mehmet Karashabani, Piro Kola, Arqile Papadhimitri, Azis Hasa, Muharrem Lulolli e Mark Plani.

Gjithashtu, në bazë të një marrëveshjeje me qeverinë jugosllave, në mars 1946 u dërgua një grup për t'u specializuar për ndërtim anijesh dhe zhytje të nënujshme në Tivat, Mali i Zi. Ndërsa në gusht të vitit 1946 rreth 110 nënoficerë (ish-partizanë) u imbarkuan në një anije me motor e pëlhura dhe u dërguan për specializime të ndryshme në një shkollë detare nënoficerësh në Dubrovnik e pastaj në Divulje afër Splitit, Kroaci. Shumë prej tyre, pas përfundimit të specializimit, shërbyen me vite të tëra si nënoficerë në anije e në tokë dhe një pjese e madhe prej tyre më vonë u graduan oficerë, drejtuan anije e grupe anijesh. Ata punuan e kontribuan për shumë vite në forcën detare.

Ndërkohë, kapitaneritë filluan zbatimin e detyrave, duke organizuar shërbimin portual. Fillimisht, në to u krijuan regjistrat e hyrje-daljeve të anijeve, u vendosën taksat portuale, u formuluan udhëzimet e nevojshme, që më vonë u kthyen në ligje e kode, siç ishte kodi mbi kapitaneritë e porteve etj. Në porte u organizua puna për ngarkim-shkarkimin e anijeve, shërbimi i pilotimit, ku si fillim kryhej vetëm shoqërimi ose udhërrëfimi i anijeve që hynin dhe dilnin nga porti.

Pas kësaj pune mobilizuese dhe organizuese të deriatëhershme, më 1 maj 1946 për herë të parë u bë parada detare e anijeve ushtarake dhe tregtare, në paraportin e Durrësit; kurse më 10 korrik 1946 (data e formimit të Shtabit të Përgjithshëm të Ushtrisë Nacional-Çlirimtare më 1943) trupat e Marinës Shqiptare u para-qitën për herë të parë me uniformën e tyre detare në parakalimin e organizuar nga repartet e garnizonit të Durrësit me rastin e kësaj feste para kapitanerisë së portit.

Ndërkohë, më 19 tetor 1946 Pre-sidiumi i Kuvendit Popullor përcaktoi formën e **Flamurit të anijeve të forcave detare**. Ky flamur



(fotoja përbri) kishte formën e flamurit të vjetër kuq e zi, vetëm se në qendër të shiritit të zi horizontal ishte vendosur një spirancë e verdhë me yllin e kuq me pesë cepa.

Me këtë vendim u përcaktuan gjithashtu edhe gjerësia prej 6 miljesh detare e ujërave territoriale të Shqipërisë si dhe stacioni i meteorologjisë kaloi nga Ministria e Bujqësisë në varësi të Marinës Ushtarake. Me një nga motoskafët e vegjël, ku ndodhej edhe shefi i Seksionit të Marinës pranë Shtabit të Përgjithshëm Abdi Mati, në dhjetor 1946 iu komunikua dy kryqëzorëve amerikanë të ardhur në gjirin e Durrësit që të largoheshin, pasi ishin futur pa leje në ujërat territoriale të Shqipërisë.

Në fillim të vitit 1947, në një mbledhje të zhvilluar me kuadrot e ushtrisë, nga shefi i Shtabit të Përgjithshëm të ushtrisë Mehmet Shehu u shpall platforma për krijimin në perspektivë të një force detare me anije të lehta, të shpejta e të manovrueshme.

Ndërkohë, ringritja e detarisë po kalonte përmes vështirësive

të shumta. Në vend mungonte industria mekanike, mungonin spe-cialistë e teknikë, baza materiale, ofiçinat, kantieret; çdo gjë krijohej me mjete rrethanore. Nga ana tjetër, pushtetit popullor po i bëhej bllokadë nga vendet perëndimore, nga të pakënaqurit, të prekurit nga reformat social-ekonomike që po kryheshin, nga reaksioni i brendshëm etj., të cilët luftonin duke sabotuar dhe duke u kundërvënë.

Në kuadër të kësaj situate, mund të përmendet ngjarja e ndodhur më 1 qershor 1947, ku kapteri Vlash Bushi, së bashku me dy detarë, duke mashtruar detarin Spiro Kote, që ishte me shërbim roje, u nisën nga porti i Durrësit me motovedetën Mujo Ulqinaku për t'i dhënë gjoja ndihmë një motoskafi tjetër të forcave detare shqiptare

që kishte pësuar avari në det. Në det të hapur, personat në fjalë i treguan të vërtetën Spiros se donin të largoheshin drejt Italisë. Pasi pranoi fillimisht planin, gjatë lundrimit, Spirua mundi të vriste dy nga rrëmbyesit dhe të plagoste të tretin (që më vonë deponoi edhe planin) e ta kthente mbrapsht motovedetën në portin e Durrësit.

Akti i tij kishte të bënte jo vetëm me një veprim atdhetar, duke ndaluar rrëmbimin e një anijeje ushtarake, por edhe me faktin se rrëmbyesit në fjalë do të deklaronin në Gjyqin e Hagës se minat në ngushticën e Korfuzit i kishte vendosur Marina Shqiptare. Dhe këtë do ta bënin në një kohë kur ky organ ndërkombëtar, në përfundim të hetimeve, deklaroi se Shqipëria në atë kohë nuk kishte as mundësi dhe as mjete për të vendosur mina në det. Prandaj edhe Presidiumi i Kuvendit Popullor i dha detarit Spiro Kote titullin e lartë "Hero i Popullit". Kjo ngjarje e ndodhur në forcat detare shqiptare u përjetësua nëpërmjet filmit Duel i Heshtur, xhiruar në vitin 1967 nga kinostudioja "Shqipëria e Re".



Hero i Popullit Spiro Kote

(1926-1992)



Dëshmori Çelik Hoxha

Gjithashtu, në korrik 1947, disa detarë shqiptarë u përpoqën

përsëri të largoheshin drejt Italisë me një barkë peshkimi, që ishte në përdorim nga forcat detare. Komandanti i barkës Çelik Hoxha dhe k/motoristi Isuf Galiçiç e kundërshtuan largimin, duke u për-leshur me detarët. Por këta të fundit ia dolën t'i hidhnin në det komandantin dhe kryemotoristin.

Pas këtij veprimi, motori i peshkatores u prish dhe barkën e nxori era në grykëderdhjen e lumit Seman, vend ku dhe detarët u kapën. Drejtuesit e barkës u shpallën dëshmorë.

Pasi u kapërcye kjo situatë, në 10 korrik 1947, trupat e Marinës Ushtarake me uniformë të bardhë, me Heroin e Popullit Spiro Kote në krye, parakaluan për herë të parë në Tiranë si pjesë e kuadrateve të forcave të armatosura, paradë që do të zhvillohej shpesh në vijimësi në kryeqytet në periudhën e socializmit.



Tiranë – Kuadrati i Marinës Ushtarake

në një nga paradat e para pas Çlirimit

Ndërkohë, plotësimi i Forcës Detare Ushtarake me anije vazhdoi. Në qershor 1947 mbërritën në Durrës tri minaheqëse druri, të shoqëruara nga 20 nënoficerë që kishin kryer kurset e specializimit në Divulje. Minaheqëset në fjalë, nr. 14, 16 e 18, ishin të pakompletuara (kishin vetëm motorin, timonin e busullën). Ato u pajisën me armatimin e nevojshëm, si një top 20 mm tip Fllak gjerman, një çminues mekanik të tipit Shulc gjerman dhe mitraloza

8 mm në pjesën e përparme. (MH-14 me dy mitraloza, kurse dy të tjerat nga një). Me këto anije u krijua grupi i minaheqëseve me komandant Stefan Maliko Goga dhe komisar Pali Carapuli, kurse në anije u emëruan:

– MK 14: komandant Anastas Qëndro dhe kujdestar anijeje Pandi Sterjo.

– MK 16: komandant Avdulla Hoxha dhe kujdestar anijeje Sadik Gërxhaliu.

– MK 18: komandant Bahri Dermyshi dhe kujdestar anijeje Selam Qejvanaj.

Këto minaheqëse pas një muaji filluan kryerjen e detyrave luftarake, si patrullim gjatë bregdetit tonë kundër peshkimit të paligjshëm të peshkatoreve italiane, veçanërisht në zonën Vjosë–Karavasta, si dhe kryen çminim kontrollues në rrugëkalimet hyrëse të porteve Durrës e Vlorë, që paraqitnin rrezik nga minat e vendosura gjatë Luftës II Botërore.

Gjatë kësaj kohe u nxorën nga deti një motovedetë gjermane, MS-32, e mbytur në gjirin e Borshit, dhe motoskafi MS-28 i mbytur në gjirin e Vlorës, që u dërguan për riparim në Tivar, Jugosllavi (sot Mali i Zi). Ato u tërhoqën nga tërheqësi Kozma Nushi, që i ishte dhënë Shqipërisë si dëmshpërblim lufte nga UNRA. Pas prishjes së marrëdhënieve me Jugosllavinë në vitin 1948, këto të dy mjete u mbajtën nga qeveria jugosllave. Gjatë vitit 1947 u blenë në Jugosllavi për nevoja të ndryshme edhe gjashtë lundra 8-rremëshe me pëlhura dhe dy kutra (lundra) sportive për stërvitje të efektivave.

Gjithashtu, në bazë të një marrveshjeje me Jugosllavinë, u dërguan për studime në akademinë ushtarako-detare në Divulje edhe 25 nxënës të zgjedhur nga shkolla e mesme ushtarake Skënderbej, të cilët, pasi mbaruan vitin e parë, u kthyen në Shqipëri si rrjedhim i acarimit të marrëdhënieve midis dy vendeve.

Duhet theksuar se viti 1948 ishte viti i një veprimtarie më të

gjerë të Marinës Ushtarake Shqiptare, i kompaktësimit të veprimeve dhe i ngritjes së nivelit e të gatishmërisë luftarake nëpërmjet intensifikimit të stërvitjeve në tokë e në det, i fitimit të një përvoje praktike dhe teorike të kuadrove dhe detarëve. Këtij qëllimi do t'i shërbente edhe praktika e vendosur atë vit e në vijim për kryerjen gjatë periudhës verore të lundrimeve përgjatë bregdetit shqiptar Durrës–Sazan–Shëngjin–Durrës si dhe përqendrimi i të gjitha mjeteve lundruese ushtarake, shtabit e i komandës së Marinës në bazën e Sazanit gjatë tre muajve të verës, periudhë që quhej kroçierë. Gjatë qëndrimit në Sazan kryeshin veprimtari intensive stërvitore, lundrimore e sportive të mirorganizuara për kalitjen fiziko-detare të efektivave, si lundrime, patrullime, stërvitje, përgatitje fizike e speciale, vozitje, not masiv, hedhje nga trampolina, vaterpol etj.

Gjatë vitit 1948 erdhën nga BS edhe 4 motoskafë me trup kompensatë marine (rezistente ndaj ujit) tip KM-4, që u quajtën gjuajtës detarë. Këto mjete të vogla u futën në formacionin e Forcës Detare si grupi i gjuajtësve detarë, të cilët filluan zbatimin e detyrave si anije patrulluese. Megjithatë, duhet theksuar se deti ngandonjëherë është shumë i ashpër e i papërballueshëm për anije të mëdha e jo më për mjetet e vogla prej druri që kishte marina shqiptare në atë kohë. Kështu, në një mot të keq, kur minaheqësja MH-16, me komandantin e grupit Stefan Maliko e komandantin e anijes Beqar Demko dhe me 12 veta të tjerë, po çohej me tërheqje për riparim në kantierin detar të Ujit të Ftohtë, u këput litari (cima). Pas gjashtë ditësh, e shtyrë nga era dhe rrymat detare, anija përfundoi në brigjet e Pulies, në afërsi të Brindisit.[150]

Pas përfundimit të Luftës II Botërore, shteti grek nisi të kryente provokime të përsëritura në kufirin tokësor e detar në jug të Shqipërisë. P.sh., në korrik 1946, dy anije ushtarake greke iu afruan Kepit të Qefalit e, pasi hapën zjarr me artileri kundër forcave

150 Arkivi qendror i FA, Fondi: 465, Viti: 1948, Dosja 8, Relacion mbi aksidentin me dragaminën MK.16.

bregdetare shqiptare, rrëmbyen edhe një peshkatar me barkë, të cilin e morën me vete në Korfuz. Pas disa ditësh, përsëri tri anije ushtarake qëlluan me mitraloz drejt portit të Sarandës dhe qytetit të Himarës. Një situatë e tillë vazhdoi gjatë vitit 1946 edhe pasi ndodhi incidenti me anijet ushtarake angleze përballë qytetit të Sarandës.

Për këtë shkak, në dhjetor 1948 forcat detare morën urdhra për kryerjen e një detyre luftarake në bregdetin e Himarës, ku sipas informacioneve të marra, pranë Vunoit do të zbarkonin disa persona të ardhur nga Greqia. Në operacion për kapjen e tyre u përfshinë katër anije ushtarake shqiptare dhe forcat bregdetare. Plani ishte që pasi personat në fjalë të zbritnin në tokë, do të futeshin në veprim anijet ushtarake. Por një pakujdesi e forcave tokësore humbi fshehtësinë e operacionit, në kohën kur barka që po zbarkonte njerëzit, ishte ende larg bregut. Kështu që anijet ushtarake u futën në operacion para kohe, duke hapur zjarr kundër anijes greke, e cila, e dëmtuar, u largua drejt ishujve grekë, kurse personat që zbritën nga barka u asgjësuan nga forcat e mbrojtjes bregdetare.[151]

Pas prishjes se marrëdhënieve të shtetit shqiptar me atë jugo-sllav, studentët e kthyer nga akademia e Divuljes në tetorin e vitit 1948 u dërguan për studime në akademinë detare Kirov Baku, të cilët pas katër vjet studimesh u diplomuan oficerë marine.

Ndërkohë Forcës Detare në periudhën dhjetor 1948 – janar 1949 iu ngarkua detyra për të kryer çminimin kontrollues gjatë vijës bregdetare Kepi i Stilit–Himarë, pasi në këtë zonë, sipas dokumenteve, pushtuesit gjermanë kishin vendosur fusha me mina. Pikërisht në gjirin e Butrintit, në janar 1945 kishte ndeshur në mina anija ushtarake britanike HMS Regulus. Nën drejtimin e shefit të Degës së Marinës në MMP, kapiten I Abdi Mati, komisarit të grupit të minaheqëseve Pali Carapuli dhe me ndihmën teknike të katër specialistëve sovjetikë, kjo detyrë u krye nga dy minaheqëset MH-

151 Kristaq Çito, gazeta "Bijtë e Detit", nr. 3.

14 dhe MH-18, me komandantë Selam Qejvanaj e Sadik Gërxhaliu.



Baku 1949 – Grup studentësh shqiptarë

Pas kryerjes së kësaj detyre, kapiten I Abdi Mati u dekorua me **"Urdhrin e Trimërisë"**, kurse toger Pali Carapuli dhe të gjithë efektivat e dy minaheqëseve u dekoruan me **"Medaljen e Trimërisë"** për kryerjen e detyrave të ngarkuara me guxim të plotë e trimëri, në kondita të vështira.[152]

Megjithatë, edhe pas kryerjes së këtij çminimi, ngushtica e Korfuzit vazhdoi të ishte e mbyllur për lundrim. Pas përmbushjes së kësaj detyre, në janar 1949 u krye çminimi kontrollues i dy ngushticave të hyrjes në gjirin e Vlorës për të siguruar hyrjen e dy nëndetëseve italiane dhe të kryqëzorit Giulio Cesare[153], që i mori Bashkimi Sovjetik prej Italisë si dëmshpërblim nga Lufta. Në këtë çminim morën pjesë MK 14 e 18 dhe MS 73, 75, 77, 79 e 81 si dhe tërheqësi Kozma Nushi, përsëri nën drejtimin e Abdi Matit dhe të specialistëve sovjetikë.

152 Gazeta Zyrtare e RPSh, nr. 41 dt. 23 maj 1949 dhe nr. 48 dt. 23 qershor 1949.
153 Fatosh Voshtina, Marrëdhëniet shqiptaro-sovjetike në bazën detare të Vlorës, f 29–30.



1950 – Kryqëzori italian Giulio Cesare

Ndërsa në prill 1949 Forcës Ushtarake Detare iu shtua një anije greke me motor e pëlhura, e ardhur në Shqipëri me disa emigrantë politikë grekë. Kjo anije mori emrin Luftëtari dhe ishte më e madhja për kohën në përbërje të forcës detare. Ajo u përdor si anije shkollë për stërvitje me pëlhura dhe si anije vendkomande gjatë qëndrimit veror të anijeve dhe të shtabit të forcës detare në Sazan.

Kryerja e detyrave luftarake nga Forca Detare u rrit cilësisht pas kthimit në Shqipëri të studentëve që mbaruan studimet në Baku. Ndërkohë që Mark Plani, Azis Hasa dhe Xhemal Shani nga akademia e Bakusë kaluan në akademinë detare "Voroshillov" në Leningrad për një kualifikim më të lartë. Pas përfundimit me rezultate të larta të studimeve, ata shërbyen për shumë vite si kuadro kryesorë drejtues në forcat ushtarake detare shqiptare.

Në fund të vitit 1949, forca detare shqiptare u emërtua **Flotilje**, me këtë organizim:

– komandant flotiljeje u emërua Stavri Çika, komisar Guri Laze (Nazifi) e shef shtabi Arqile Papadhimitri.

– grupi i minaheqëseve MK 14, 16 e 18 me komandant Muharrem Lulollin dhe komisar Qerim Badunaj.

– grupi MAS-1 (4 motoskafë druri të emërtuar gjuajtës detarë

MAS 62, 64, 66 dhe 68, me nga një mitraloz 12,7 mm dhe shpejtësi 8 nyje), me komandant Piro Kola.

– grupi MAS-2 (3 motoskafë druri me nga një mitraloz 12,7 mm dhe shpejtësi 7 nyje), me komandant Mehmet Karashabani.

– grupi MAS-3 (3 motoskafë druri me nga një mitraloz tip Breda 8 mm në bash), me komandant Hajro Bimaj.

– shkolla e specialiteteve, me komandant Shaqir Kapexhiun.

– motovedeta Mujo Ulqinaku (një top 20 mm, dy mitraloza 12,7 mm dhe shpejtësi 8 nyje), anija shkollë me motor e pëlhura Luftëtari dhe tërheqësi Kozma Nushi.[154]



Azis Hasa

(1925 – 2007)



Mark Plani

(1922 – 1985)



Xhemal Shani

(1927 – 1993)

Tani Flotilja kishte marrë formën e një force detare. Me punë të palodhur, organizim, përkushtim, ndërgjegje e disiplinë, u ndërtuan mole druri për qëndrimin e anijeve ushtarake në anën lindore të portit të Durrësit, mjedise të nevojshme si dhe u nda vendbazimi i anijeve ushtarake nga anijet e transportit dhe peshkatoret. Po ashtu, në kantierin e vogël që u ngrit pranë vendqendrimit të anijeve, punohej për mirëmbajtjen e riparimin e tyre, pasi ishin anije të vjetra druri e me probleme të shumta teknike.

Megjithatë, me këto mjete lundruese u përballuan situatat e vë-shtira të patrullimit në vitet 1949–50, kur zbarkimi i diversantëve,

154 *Historiku i krijimit të Flotës Ushtarake Detare Shqiptare, Tiranë, 1985.*

shkeljet e ujërave, presionet ndaj Shqipërisë, siç dihet nga historia, kanë qenë të shumta. Në këtë periudhë ngarkesa e përgjegjësia e Flotiljes u shtua edhe më shumë, pasi, me vendim të qeverisë shqiptare në nëntor 1951, kufiri i ujërave territoriale të Shqipërisë u vendos në 12 milje detare nga vija bazë (vija bashkuese e kepave të dalë të bregdetit).

XII. AUTORITETET PORTUALE – KAPITANERITË

Në pika të ndryshme të bregdetit shqiptar, në grykëderdhje të disa lumenjve, në portet e saj si dhe në liqenin e Shkodrës, ndër vite e shekuj janë bregëzuar anije të ndryshme shqiptare, venedikase, turke, raguzane, austro-hungareze, franceze, italiane etj. Për të kontrolluar lëvizjen e tyre dhe përgatitjen me dokumentet e nevojshme ka shërbyer edhe vendosja e agjentëve doganorë në shumë pika të bregdetit, si në Durrës nga Venediku më 1249, në Spinaricë më 1277, në Vlorë më 1359 dhe në Ulqin më 1370 etj. ose nga Republika e Raguzës më 1381 në Spinaricë dhe më 1395 në Shkodër, ndërsa më vonë, në vitin 1690, edhe Franca kishte zyra tregtie në Durrës, Vlorë, Sarandë dhe Pargë. Këto fakte flasin qartë se në vazhdimësi në principata të ndryshme shqiptare kanë ekzistuar rregulla portuale e dokumentare për marrëdhëniet ekonomike me vende të tjera. Ndërkohë që në porte ka pasur vrojtues e persona të caktuar që pritnin e përcillnin mjetet detare shqiptare e të huaja.

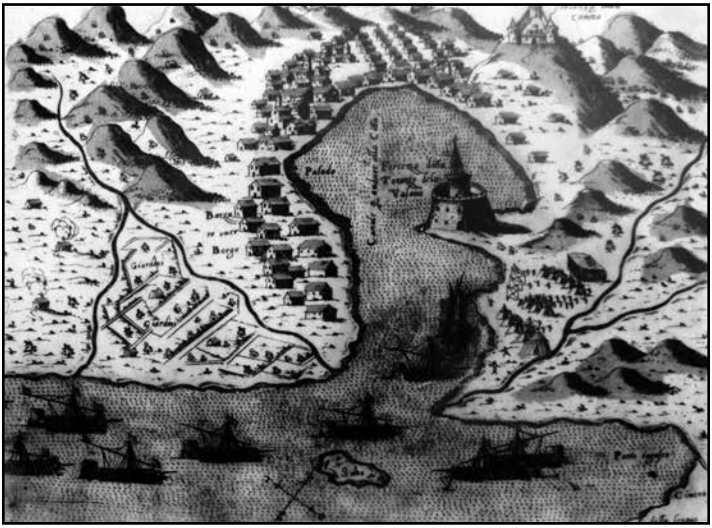
Nga arkivat e Venedikut mësohet se në shtator 1401 në qytetin e Durrësit janë bërë provat për detyrën e kapitanerisë në kullën e poshtme të Durrësit, që ndodhej në bregdet. Ndërsa, sipas dokumentit nr. 165 të dhjetorit 1401, po në këtë qytet janë zhvilluar provat për të fituar detyrën e Admirarisë së Durrësit (për punët e detit), ku ishin regjistruar disa persona.[155]

Nga këto dy të dhëna del qartë se në qytetet shqiptare kanë pasë funksionuar autoritete portuale në formën e kapitanerive, ku vendi i punës fitohej me konkurs.

Ndërsa në periudhën e pushtimit osman vihet re se administrata

155 *A. Ducellier, Les Albanais a Venise shek. XIV–XV, botimi II, 1967, f. 405–420.*

e saj, si në çdo sektor, edhe për lëvizjet në det ka funksionuar në bazë të ligjeve dhe të rregullave të nxjerra nga Stambolli. Kjo dukuri vërehet edhe në Shqipëri, si pjesë e kësaj perandorie, ku kontrolli i lëvizjeve bëhej nëpërmjet kështjellave të ndërtuara në çdo vendbanim bregdetar. P.sh., disa vite pas pushtimit të Vlorës, më 1431, sulltan Murati II urdhëroi ndërtimin e një kështjelle (në vendin ku ndodhet sot stadiumi "Flamurtari") në formë tetëkëndëshi të rregullt, që do të shërbente si strehim për garnizonin ushtarak të qytetit dhe si bazë e marinës turke në pjesën perëndimore të Perandorisë Osmane.[156]



Kështjella dhe ujori i Vlorës – Gravurë e shek. XV

Prej kullës 7-katëshe të saj kontrollohej lëvizja e anijeve që hynin e dilnin nga gjiri i Vlorës dhe limani i qytetit, i cili vazhdonte pothuajse deri në qendër të qytetit të sotëm. Ekzistenca e këtij limani natyror vërtetohet nga zbulimi i një anijeje druri me gjatësi rreth 30–40 m gjatë hapjes së themeleve për ndërtimin e stacionit

156 *Apolon Baçe, Kalaja e Vlorës, Monumentet 5–6, 1973, f. 43–59.*

të trenit në vitet ‘80 të shek. XX dhe i një anieje të lashtë druri në lagjen “Çole” në fillim të viteve 2000. Po ashtu, në qytet janë zbuluar shenjat e një moli druri si dhe të një kulle, ndoshta ndriçues (fener) prej guri pranë kishës ortodokse sot.[157]

Një detyrë të tillë kontrolluese kanë kryer edhe kështjellat e vjetra të Ulqinit, Durrësit e Shkodrës, ajo e Bashtovës në brigjet e lumit Shkumbin (ndërtuar më 1501), e Butrintit, ndërtuar më vonë, kështjella e Prevezës etj.[158] Po ashtu, nga burime të ndryshme është vërtetuar se anijet shqiptare niseshin nga portet shqiptare dhe shkonin deri në Venecie, Fiume (Rjeka), brigjet afrikane e spa-njolle. Këto të dhëna provojnë se kjo veprimtari duhet të ketë funksionuar në bazë të disa rregullave zakonore e ligjore portuale. Këtë gjë, ndër të tjera, e vërtetojnë edhe burimet arkivore për portin e Shkodrës, ku dhoma e tregtisë ka funksionuar qysh në fillimet e shek. XVIII, ndërkohë që një kullë vrojtimi në kështjellën e Rozafës qysh prej shek. XIX a më parë është quajtur Kapitaneria e Portit.

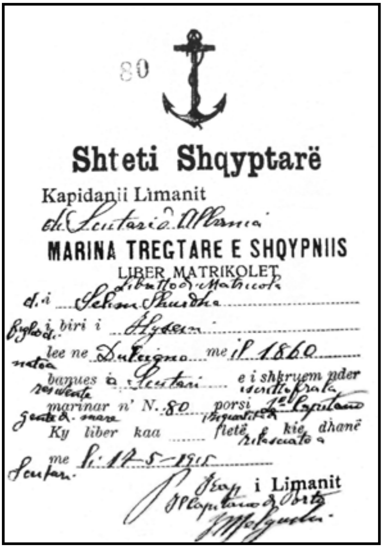
Duke i hedhur një vështrim fillimit të shek. XX, që përkon edhe me krijimin e shtetit shqiptar, vërehet se, menjëherë pas shpalljes së Pavarësisë, anijet shqiptare ulën flamurin turk dhe filluan lëvizjen me flamur kombëtar. Kërkesa e bërë në qershor 1913 nga porti Meljine, Austro-Hungari (sot Mal i Zi) për kryerjen e praktikës së lirë në një anije shqiptare, nisur nga porti i Shkodrës me patentë të rregullt shëndetësore europiane, flet qartë për ekzistencën e rregullave dhe ligjeve edhe në portet shqiptare. Derisa në portet ku shkonin këto anije priteshin e kontrolloheshin nga autoritetet e vendit, edhe nga Shqipëria patjetër me një lloj dokumentacioni sigurisht që kanë qenë të pajisura.

Si prova mund të konsiderohen edhe emërimi nga qeveria e

157 Foto dhe skica të këtyre objekteve të zbuluara gjatë gërmimeve për ndërtime në qytetin e Vlorës ndodhen në arkivin e muzeut historik të qytetit të Vlorës (shën. i au-torëve).

158 PÎRÎ Reis, Kitab – i Bahriye, vol.2, Ankara, 1960 (kopje e vitit 1533).

përkohshme e Ismail Qemalit të kapiten Qazim Koculit si autoritet portual në portin e Vlorës si dhe themelimi i administratës detare shqiptare më 14 gusht 1913 e në këtë kuadër edhe formimi i odës së tregtisë nga një grup tregtarësh vlonjatë, me anën e së cilës ata donin të rregullonin marrëdhëniet e tyre me portin dhe me tregtarët që vinin nga brendësia e Shqipërisë dhe që donin të transportonin mallrat e tyre nëpërmjet portit të Vlorës. Gjithashtu, ekzistenca e një autoriteti të ngjashëm me atë të kapitanerisë është dokumentuar në portin e Durrësit, i cili më 15 prill 1914 organizoi pritjen e princ Vidit si mbret të Shqipërisë. Kjo konsiderohet edhe si data zyrtare e ushtrimit të funksioneve të autoriteteve portuale si kapitaneri, pas njohjes së Shtetit Shqiptar nga Fuqitë e Mëdha. Ndërkohë që në këtë periudhë në fshatin Obot, Shkodër, ka funksionuar një inspektorat për kontrollin dhe administrimin e 60–70 anijeve të vogla me pronarë qytetarë ulqinakë, shkodranë e lezhjanë që kryenin tregti me portet e Raguzës, Triestes e Venecies nëpërmjet lumit të Bunës.


80

Shteti Shqyptarë

Kapidanii Limanit

MARINA TREGTARE E SHQYPNIIS

LIBER MATRIKOLET

i biri i

lee ne ... me 1860

banues ... e i shkruem nder

marinar n' N. 80 porsi

Ky liber kaa ... fletë e kie dhanë

me

... i Limanit

Ndërsa dokumenti më i vjetër i gjetur deri tani dhe që vërteton më së miri funksionimin e kapitanerive, është matrikulli, pasaporta detare e lëshuar më datën 17 maj 1915 nga kapiteni i limanit të Shkodrës Zef MELGUSHI për kapitenin I Selim SHURDHA, në këtë kohë kapiten i anijes me pëlhura shkodrano-ulqinake 1.000-tonëshe Gloria.

Ky dokument (LIBER MATRIKOLET – fotoja më lart)[159] flet qartë se detaria shqiptare qysh me formimin e shtetit shqiptar ka qenë

159 *Arkivi i Shoqatës së Detarëve, Durrës.*

evidentuar, ka funksionuar sipas ligjeve detare të caktuara më parë nga shteti turk si dhe rregullave të huazuara nga shtetet për-rreth, gjë që e pasqyron edhe lëshimi i këtij libri matrikolet në gjuhën shqip dhe italisht. Njëkohësisht regjistrimi i tij me Nr. 80, vërteton se vetëm në limanin e Shkodrës deri në këtë datë kanë qenë të regjistruar e të pajisur me pasaporta lundrimi 80 detarë.

Gjatë Luftës I Botërore portet shqiptare kaluan nën kontrollin e pushtuesve, të cilët kontrollonin edhe aktivitetet portuale në to. Sipas arkivave italiane, në vitet 1914–1918, shërbimi i kapitanerisë në portet Shkodër, Durrës, Vlorë, Sazan, Porto Palermo, Sarandë e Korfuz, u organizua nga ushtria italiane.[160]

Ndërsa më pas, veçanërisht në Durrës, Vlorë e Shkodër, që ishin edhe portat hyrëse të vendit, rregullat portuale kanë vazhduar të zbatohen. Ekzistencën dhe funksionimin e kapitanerive e vërteton edhe dokumenti nëpërmjet të cilit në mars 1921 komandanti i anijes siluruese italiane njoftonte kapitanerinë e portit Vlorë për zhvillimin e stërvitjeve ushtarake në gjirin e saj për sigurimin e tërheqjes së materialeve luftarake të mbetura pas lufte në qytetin e Vlorës:


Kompartimenti Detar Shkodër
Zyra Detare
Nr. 11
Marina Tregtare Shqiptare
LIBRETI I MATRIKULLIT
i Malush Bilali
biri i Dalipit e Xhevahires
lindur në Ulqin më 1897
banues në Durrës e i shkrojtun në matrikullin e ... të detit të Kompartimentit detar të Shkodrës me cillsi Kapitan
Shkoder me ... Vanduer 1929
SHENJA TË VEÇANTA
gjatsija mesatar
floket të kështyjte
vetullat të kështyjte
balli rregull
sytë të kështyjte
hunda normale
fytyra normale
ngjyra e gruorët
sheja të veçanta nuk ka
Ky libret i përbâmë ... fletësh të numruara e âsht dhanë ... 16 Vanduer 1929
... i Portit
Shtyp. ...

"Në mars 1921, ndërkohë që trupat italiane ishin larguar përfundimisht nga territori shqiptar, Marina e Luftës mbante një anije siluruese dhe anije të tjera lufte në Vlorë, në pritje që të përfundonte tërheqja e materialeve italiane ende prezent.

Në këto kushte, Gaio, komandanti i anijes siluruese italiane (torpediniere) që ndodhej në port,

160 *Il corpo delle capitanerie al servizio della nazione, Romë, 1965.*

i komunikoi kapitanerisë lokale të portit, se në ditët në vazhdim në mbështetje të tërheqjes së materialeve do të kryenin ushtrime luftarake në ujërat e gjirit. Menjëherë prefekti i Vlorës, i dërgoi një letër Rapisardit, përfaqësues i delegacionit në Vlorë, ku ndër të tjera theksonte se ushtrimet e tërheqjes jo vetëm që nuk parashikohen në rregullat ndërkombëtare, por kjo gjë përbënte edhe shtrembërim të urdhrit të publikuar.

Menjëherë, Rapisardi, më 18 mars 1921, do të ftonte komandantin Gaio të pezullonte ushtrimet stërvitore në fjalë dhe në të njëjtën kohë informoi ministrin e jashtëm Sforca, i cili për kompetencë ja transmetoi ministrit të marinës Seki, që më 30 mars 1921 i përgjigjet ministrit të jashtëm Sforca se përkohësisht është vendosur që të mos zhvillohen stërvitjet (qitje) gjatë tërheqjes së materialeve në ujërat territoriale shqiptare…”[161]

Me fillimin e funksionimit të shtetit gjatë periudhës së mbretit Zog, më 25 shkurt 1925, Parlamenti Shqiptar miratoi ligjin mbi organizimin e rojës për mbrojtjen e kufirit detar, ku ndër të tjera përfshiheshin edhe formimi i katër kapitanerive (të quajtura kompartimente detare) dhe pesë zyrave detare.

Për funksionimin e kapitanerive në këtë periudhë mund t’i referohemi edhe fotos përbri, ku paraqitet një libret i matrikullit (pasaportë detare), lëshuar në 18 nëntor 1929 nga kompartimenti detar Shkodër (kapitaneria e Shkodrës)[162] për kapitenin ulqinak Malush Bilali, ndërkohë që në vitin 1928 ishte hapur zyra e parë e kapitanerisë në portin e Durrësit, me kapiten Ndoc Gjelucin.

Më pas, për ta vendosur mbi baza edhe më të plota ligjore funksionimin e kapitanerive të porteve, parlamenti i atëhershëm më 4 prill 1934 përsëri përcaktoi qartë me akte ligjore funksionimin e trupit të kapitanerisë së portit.

Sipas dokumenteve të kohës, në zyrën e kapitanerisë së

161 Dosja Nr. 1222/3: Le esercitazioni militari nella baia di Valona.
162 Arkivi i shoqatës së detarëve, Durrës.

Durrësit, u vendos një hartë detare e Mesdheut, një palë dylbi, një busull detare etj. U krijua regjistri i detarëve shqiptarë, të cilët u pajisën me matrikuj (pasaporta lundrimi) sipas të dhënave personale, regjistri i mjeteve detare shqiptare si dhe regjistrimi i anijeve që hynin e dilnin në port. Për mbarëvajtjen dhe mirëfunksionimin e kapitanerisë së portit të Durrësit, gjatë kësaj periudhe është interesuar vetë mbreti Zog, i cili bëri edhe një vizitë në gusht 1938[163].



1936 – Pamje e portit të Durrësit

Gjatë periudhës së mbretit Zog, në Shqipëri, përveç veprimtarisë tregtare për transportimin e mallrave të ndryshme nga Durrësi, Shkodra, Saranda etj., nga porti i Vlorës vazhdonte transporti i bitumit të Selenicës dhe i kripës së Nartës, të prodhuara nga sipërmarrje italiane. Gjithashtu, nga Durrësi dhe Vlora funksiononin linja të rregullta lundrimi (disa herë në muaj) për transportin e udhëtarëve drejt Barit (Itali) dhe Korfuzit (Greqi) nga kompania italiane Adriatica dhe ajo austriake Lloyd. Këto fakte flasin qartë për funksionimin e rregullt të autoriteteve portuale në Shqipëri (trupit të kapitanerisë dhe zyrave detare).

163 *Shefqet Kërcelli, Antologji e detarisë shqiptare, Durrës, 2012, f. 89–95.*

Ndërkohë që, pas një marrëveshjeje dypalëshe me Italinë për ndërtimin e tij, porti i Durrësit mori pamjen e një porti funksional e bashkëkohor për kohën në rajon. Pas pushtimit të Shqipërisë më 7 prill 1939 nga Italia fashiste, veprimtaria dhe funksionimi i të gjitha porteve shqiptare kaloi nën kontrollin e plotë të pushtuesve, duke i pajisur ato pothuajse njëlloj me infrastrukturë si portet homologe italiane. Deri vonë në Durrës, Vlorë e Sarandë (i quajtur nga pushtuesit Porto Edda), objektet e përdorura nga pushtuesit si zyra të policisë portuale, doganore, të shëndetësisë etj. kanë qenë funksionale për shumë kohë, në shërbim të shtetit shqiptar të pasluftës.

Ndërkohë, në Durrës, duke qenë porti kryesor i vendit, ku dhe veprimtaria dhe lidhjet me jashtë ishin të shumta, pushtuesit italianë nëpërmjet qeverisë së përkohshme shqiptare, në vitin 1942 emëruan kapiten të portit Stefan Maliko Gogën, pas kryerjes së një kursi njëvjeçar kualifikimi në Itali. Gjatë periudhës së luftës, portet shqiptare ishin në varësi të strukturave ushtarake të pushtuesve, ku krahas veprimtarisë tregtare kryhej edhe transporti i trupave dhe i materialeve ushtarake.

Çlirimi i vendit i gjeti portet shqiptare në gjendje të mjerueshme, me mole të prishura, magazina të shkatërruara, pa infrastrukturë, pa shenjëzime, me anije të mbytura, që rrezikonin lëvizjen e mjeteve lundruese etj. Për këtë qëllim, pushteti popullor më 23 shkurt 1945 formoi **Seksionin e Marinës**, nën drejtimin e kapiten Abdi Matit, ndërsa më 3 prill 1945 doli vendimi Nr. 82 për krijimin e kapitenerive të porteve Durrës, Shkodër, Vlorë dhe Sarandë si dhe zyrat e porteve përkatëse në Patok, Shëngjin, Seman dhe Himarë. Në zbatim të urdhrave të mësipërm, Seksioni i Marinës më 9 prill 1945 nxori urdhrin Nr. 79 për veprimtarinë e kapitenerive, me detyra të sakta për funksionimin e tyre dhe të zyrave të porteve. Në këtë urdhër përfshiheshin edhe emrat e drejtuesve të parë të kapitanerive, si në Durrës Ligor Sava, Stavri Çika e Gjon Vuksani; në

Vlorë Ndoc Gjeluci e Pali Carapuli; në Shëngjin–Shkodër–Bunë Maze Roshi e Pashk Jubani; kurse në Sarandë Mikel Nona e Rako Gjermeni.

Njëkohësisht, u organizua puna me ish-forca partizane dhe vullnetare për ngritjen e kapitanerive, organizimin e transportit detar, riparimin e porteve, pastrimin, sistemimin e magazinave, nxjerrjen e anijeve të mbytura etj. Kështu, në Durrës filloi përpunimi i mallrave, veçanërisht ndihmat e ardhura nga UNRA; kurse në Vlorë, Sarandë, Shëngjin e Bunë (Shkodër) kryhej ngar-kim-shkarkimi i barkave të vogla prej druri vetëm për transport të brendshëm.

Ndër vite, me zhvillimin ekonomik dhe përmirësimin e organizimit në vazhdimësi, veprimtaria e kapitanerive erdhi gjithmonë duke u rritur. Për këtë qëllim, në vitin 1948 kapitaneritë u shkëputën nga varësia e forcave detare dhe kaluan në varësi të drejtorive të porteve.

Gjatë viteve 1948–50 u bë organizimi i plotë në portet shqiptare si më poshtë:

– u organizua shërbimi 24-orësh i dispeçerive;

– u ngritën stacione meteorologjike në çdo port;

– u ngritën ndriçues në hyrje të porteve si dhe shërbim ndaj tyre;

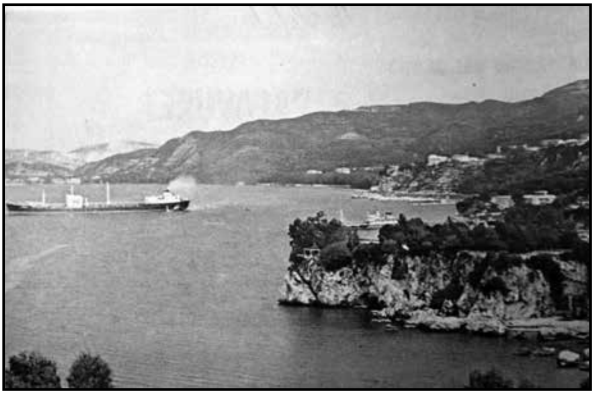
– u krijuan drejtoritë e porteve me administratat e nevojshme;

– u vendos shërbimi kufitar për kontrollin policor etj.

Ndërkohë, porti i Vlorës deri në vitin 1950 zhvillonte veprimtari vetëm për transport të brendshëm. Pas këtij viti dhe vënies në funksionim në vitin 1964 të depove hidrokarbure në Ujë të Ftohtë (tri depot e ndërtuara nga Italia, një nga të cilat ishte hedhur në erë nga gjermanët gjatë tërheqjes nga Vlora më 15 tetor 1944), veprimtaria e kapitanerisë u shtua mjaft.

Edhe portet e Sarandës e të Shëngjinit e shtuan veprimtarinë (gjithmonë për transport të brendshëm), ndërkohë që interesi tregtar në drejtim të Shkodrës u ul ndjeshëm, pasi Buna pësoi mbushje të

konsiderueshme, duke u bërë pothuajse e palundrueshme, gjë që çoi në ndërprerjen e transportit tregtar me mjete lundruese nga ky qytet.



1976 – Motocisternë e huaj

në stacionin e hidrokarbureve në Ujë të Ftohtë

Në vazhdimësi, sipas organizimeve të bëra, kapitaneritë ndryshuan varësinë. Fillimisht ato vareshin nga forcat detare ushtarake, më pas nga drejtoritë e porteve, nga Ministria e Transportit etj. Ato kryenin praktikën për pritjen, nisjen dhe lëvizjen nëpër mole të anijeve, bënin njoftimet lundrimore për rreziqet detare, njoftonin për stërvitjet dhe qitjet e ndryshme luftarake etj.

Në fillim të viteve ‘70, kapitaneritë e porteve u shkëputën nga drejtoritë e porteve, duke kaluar si institucione më vete, me strukturë, personel dhe vulën e tyre. Gjithashtu, me urdhra, në to filloi të kryhej shërbimi nga navigatorë që kishin mbaruar akademinë detare. Kurse për herë të parë në vitin 1972 me dekretin Nr. 4939, datë 4 shkurt 1972, u saktësuan me ligj detyrat dhe të drejtat e kapitanerive të porteve. Në këtë periudhë u vu në funksionim grupi i praktikës, i përbërë nga oficeri i shërbimit në kapitaneri, mjeku i portit, një doganier, përfaqësuesi i kufirit dhe i agjencisë detare.

Detyrat kryesore të kapitanerive ishin:

– llogaritjet e taksës portuale, e shërbimeve portuale dhe likujdimi nëpërmjet ndërmarrjes shtetërore Transshqip, pasi në ato vite tregtia me vendet e Europës Lindore bëhej me klering (shkëmbim mall me mall të barasvlefshëm);

– pajisja e detarëve dhe e peshkatarëve me matrikuj (pasaporta lundrimi);

– kryerja e imbarkim-zbarkimeve të ekuipazheve, nisjet dhe pritjet e anijeve të peshkimit dhe tregtare;

– mbajtja e regjistrave për gjithë anijet që preknin portet shqiptare;

– bashkëveprimi me forcat ushtarake-detare për ruajtjen e regjimit të lundrimit dhe operativ përgjatë gjithë bregdetit etj.

Më vonë, më 26 prill 1980, me dekret Nr. 6180, Kuvendi Popullor përcaktoi më saktë të drejtat dhe detyrat e kapitanerive, duke e vendosur shërbimin e tyre në rolin e shërbimit të specializuar për përpunimin e anijeve në paraporte (rada) e në porte.

Me ndryshimin e sistemit pas vitit 1990, u vu re se strukturat ekzistuese të shërbimit të kapitanerive nuk u përgjigjeshin plotësisht ligjeve dhe rregullave në fushën e detarisë të përcaktuara nga konventat dhe organizatat ndërkombëtare. Për këtë qëllim, në vitin 1991 u krijua **Kapitaneria e Përgjithshme** e porteve në Durrës në varësi të Ministrisë së Transportit, si një strukturë që do të merrej me zbatimin e rezolutave të IMO-s[164] e të konventave ndërkombëtare dhe organizimin e kapitanerive të portit të Durrësit, Vlorës që mbulonte edhe Himarën, Sarandës dhe të Shëngjinit, që mbulonte edhe lëvizjet në lumin e Bunës.

Prej 31 majit 1993, kur Shqipëria u pranua si anëtare e IMO-s, filloi edhe përmirësimi strukturor, rritja e cilësisë së shërbimit, kualifikimi i personelit etj., gjë e cila u vërejt edhe në zbatim të bllokadës (embargos) ndaj Jugosllavisë gjatë konflikteve midis

164 IMO – International Maritime Organisation (Organizata Ndërkombëtare Detare).

republikave të saj në periudhën e shpërbërjes deri në vitin 1998. Detyra e kapitanerive të porteve shqiptare në këtë periudhë ishte kontrolli i trafikut detar në Jon e Adriatik në bashkëpunim me forcat e NATO-s si dhe krijimi i lehtësive portuale për anijet e transportit dhe ato ushtarake të aleatëve që u vunë në shërbim gjatë këtij konflikti.

Si rezultat i punës së bërë, u arrit që në vitet 2004–05 të krijohej një mendim teorik më i plotë për të drejtën detare kombëtare si dhe harmonizimi i saj me të drejtën ndërkombëtare. Në këtë drejtim u rrit cilësia e kontrollit portual shtetëror (PSC).[165] Funksionimi i kapitanerive u përcaktua gjithashtu edhe me ligj më 23 shtator 2004 si organe administrative shtetërore që ushtrojnë mbikëqyrjen e zbatimit të normave ligjore të karakterit detar, të përshkruara në **Kodin Detar** të RSH, ku përcaktohen saktë detyrat e tyre, si p.sh.:

– mbikëqyrja e zbatimit të normave ligjore me karakter portual, si dhe zbatimi i marrveshjeve ndërkombëtare të miratuara nga qeveria shqiptare;

– ushtrimi i kontrollit mbi sigurinë e jetës së njeriut në det, në anije dhe në port në mjetet dhe strukturat detare;

– mbikëqyrja e masave të sigurimit portual, i disiplinës portuale dhe i kontrollit të trafikut detar në paraporte (rada) dhe porte;

– regjistrimi i anijeve me flamur shqiptar, duke i pajisur me dëshmitë e flamurit dhe të pronësisë;

– regjistrimi dhe pajisja me dokumentet përkatëse e detarëve shqip-tarë;

– kryerja e certifikimit të detarëve shqiptarë në përputhje me kërkesat e konventës ndërkombëtare detare (STCW-78/95)[166];

– kryerja e hetimeve dhe ekspertiza për çështje me karakter

165 PSC – Port State Control (Kontrolli Shtetëror Portual).

166 STCW – Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (standardet e trajnimit, certifikimit dhe kryerjes së shërbimit të detarëve).

detar dhe zgjidhja e konflikteve detare;

– në bashkëpunim me rojën bregdetare, pjesëmarrja në dhënien e ndihmës dhe organizimin e operacioneve të kërkim-shpëtimit në det;

– vjelja e taksave portuale nga anije të ndryshme;

Duke pasur parasysh kërkesat e reja në zbatim të konventave ndërkombëtare të nënshkruara nga Shqipëria, direktivave të BE për detin në kuadrin e ngritjes së **Administratës Detare**, u përmirësua ndjeshëm infrastruktura në kapitaneritë shqiptare. Për të qenë më funksionale u ndërtuan për to godina të reja, u fut teknologji bashkëkohore për kontroll e komunikim, duke u përfshirë në skemat VTS, VTMS e ADRIAREP (sisteme ndërkombëtare vrojtimi dhe raportimi), si dhe në projektin Lokheed Martin etj.

Në kuadrin e zbatimit të vendimeve të memorandumit **MoU** të Parisit[167], u përmirësua edhe struktura e kapitanerive, duke hapur edhe zyra të reja shërbimi, si fillimi i funksionimit të kapitanerisë në Shkodër e Himarë; u organizuan gjithashtu sektori i ujërave të brendshme, sektori i mjedisit dhe i turizmit, peshkimit, monitorimit të trafikut detar, sektori **FSC** e **PSC**, sektori i regjistrimit të mjeteve detare, sektori i praktikës detare, financës dhe sektori teknik.



Godina e kapitanerisë së portit Durrës dhe kulla e re e vrojtimit

167 MoU – Memorandum of Paris, marrëveshje detare e arritur midis vendeve të Europës për kontrollin tekniko-profesional të anijeve tregtare në të gjitha portet e saj.

Por, me gjithë masat e marra, vetë periudha e tranzicionit të atyre viteve dhe mungesa për shumë kohë e kodit detar bëri që Shqipëria në vitet 1990–2010 të kishte mangësi në zbatimin e konventave ndërkombëtare. Pas krijimit të administratës detare në vitin 2009 dhe hapjes e funksionimit të kurseve sipas kërkesave të këtyre konventave, Shqipëria u bë anëtare e IMO-s me të drejta të plota në vitin 2013. Në këtë kohë u njoh edhe certifikimi e detarëve shqiptarë, megjithatë mundësitë e punësimit të tyre në anije të huaja pati shume pengesa.

Një nga detyrat kryesore të kapitanerive është kontrolli mbi sigurimin e jetës së njeriut në det; gjë të cilën ato e kanë kryer me përgjegjësi. Ndër vite ato kanë bashkëpunuar e organizuar operacione të ndryshme kërkim-shpëtimi, si dhënia e ndihmës anijeve të huaja Suzzi, Pan, Ilse (më pas Kapiten Guri Nazifi), Axela, Sehit Ozegal më 1987, LPG (cisternë gazi) Mariana, anijes së udhëtarëve Samsung më 2011, ku pas përplasjes së saj me një anije tregtare turke në largësinë 12 milje nga Durrësi, humbën jetën tetë vetë nga ekuipazhi, si dhe të anijeve shqiptare Tomori në gjirin e Sarandës më 1971, Lukova, Enina, Nikola, Agios Nikolaos; qytetarëve që janë rrezikuar gjatë aktiviteteve të paligjshme me gomone, kërkimit të ekuipazhit të peshkatores Joni më 1993, ku nga 12 vetë që ishin në të, u arrit të shpëtohej vetëm kapiteni etj.

Ndërsa në dhjetor 2014 tërheqësit (rimorkiatorët) Iliria nga porti i Vlorës e Adriatiku nga ai i Durrësit si dhe një anije e repartit të Rojës Bregdetare Shqiptare morën pjesë në operacionin për dhënie ndihme personave, që ndodheshin në anijen e udhëtarëve Norman Atlantic[168]. Gjatë këtij operacioni humbën jetën detarët Edmond Hila

---

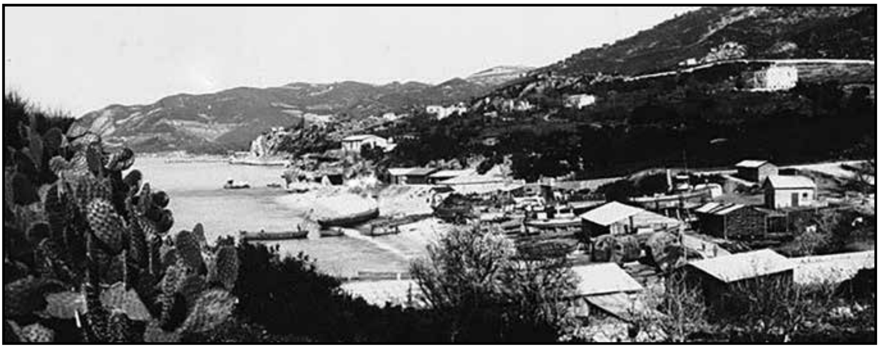
168 Anija e udhëtarëve "Norman Atlantic", me flamur Italian, e nisur nga Patra për në Bari, më datën 30 dhjetor 2014 u përfshi nga flakët gjatë lundrimit, në largësinë 10 milje në perëndim të ishullit të Sazanit. Në këtë udhëtim, në të ndodheshin edhe 33 udhëtarë me kombësi shqiptare.

dhe Petrit Jahja, anëtarë të ekuipazhit të tërheqësit Iliria të portit të Vlorës, të cilët u goditën nga litari prej najloni, që u këput gjatë manovrave për tërheqjen e anijes së udhëtarëve.

Në bashkëpunim me forcat ushtarako-detare, shumë herë kapiteneritë e porteve kanë bashkërenduar veprimet për nxjerrjen nga cekëtina të disa anijeve tregtare në gjirin e Durrësit dhe të Vlorës.

XIII. ANIJENDËRTIMI USHTARAK – NGA PUNISHTET TEK UZINA BASHKËKOHORE

Kantieret për ndërtimin dhe riparimin e mjeteve lundruese kanë ecur paralelisht me zhvillimin e detarisë në Shqipëri. Në periudha të ndryshme (si në lashtësi dhe mesjetë) ndërtuesit shqiptarë dhe llojet e anijeve që ata ndërtonin kanë bërë emër. Kjo përvojë, me gjithë zigzaget nga kushtet ekonomiko-shoqërore të shqiptarëve, arriti deri në fillim të shek. XX. Në këtë periudhë, në kantieret e Ulqinit vazhdonin të prodhoheshin anije prej druri me pëlhura; në Shkodër, Durrës a gjetiu prodhoheshin barka të vogla, ndërsa pas zbarkimit në Vlorë, në dhjetor 1915, pushtuesit italianë menjëherë ndërtuan një kantier të vogël riparimi anijesh në Ujë të Ftohtë, i cili funksionoi deri në fund të Luftës II Botërore.

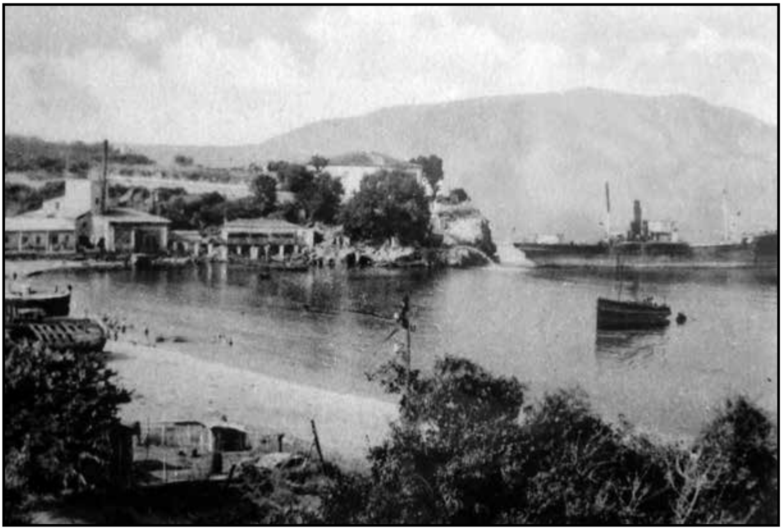


1916 – Kantieri detar italian pranë fabrikës së vajit Alegro në Ujët e Ftohtë, Vlorë [169]

Përveç këtij, gjatë periudhës së mbretit Zog, u ndërtua edhe

169 Foto: Arkivi i Marinës ushtarake Italiane.

një tjetër kantier detar i vogël privat në Durrës, ndërkohë që ekzistonin edhe disa punishte primitive përreth liqenit të Shkodrës a në ndonjë pikë tjetër të bregdetit, në të cilat riparoheshin barka të vogla prej druri.



Kantieri detar italian po në Ujë të Ftohtë – 1943

Pas çlirimit, me krijimin e Seksionit të Marinës më 1945, filloi studimi i vendndodhjeve të anijeve të mbytura për mundësinë e nxjerrjes së tyre. Për këtë u krijua një skuadër teknike me specialistë dhe zhytës, të cilët me mjete rrethanore, si fuçi e rezervuarë të vegjël, pasi i mbushnin me ujë i lidhnin në pika të ndryshme të anijeve të mbytura dhe nëpërmjet heqjes së ujit nga këto fuçi dhe rezervuarë realizonin daljen e anijeve të mbytura në sipërfaqe. Një pjesë e këtyre mjeteve lundruese të vogla, pasi u nxorën nga fundi i detit, u riparuan në kantierin privat të Tom Gegës në Durrës, ndërkohë që shteti shqiptar në qershor 1945 (nëpërmjet sektorit teknik të seksionit të Marinës) mori në dorëzim ish-oficinën e marinës italiane në Durrës. Ky kantier në dhjetor 1945 u emërtua

kantieri i Marinës Popullore, me komandant toger Stefan Gogën dhe komisar kapiten II Petro Bicollin, duke u krijuar kështu baza e parë e riparimit të anijeve të forcave detare shqiptare.

Gjithashtu, për mirëmbajtjen dhe riparimin e këtyre mjeteve lundruese, fillimisht u shfrytëzua ish-kantieri italian në Ujë të Ftohtë, pranë fabrikës së vajit Alegro, duke u caktuar si drejtues i tij Andrea Karoli.

Ndërkohë, në vitin 1948 u dërguan nga shkolla “Skënderbej” për studime në akademinë e inxhinierisë detare “Xherxhinski” në Leningrad (sot Sant-Peterburg) një grup studentësh, të cilët pas përfundimit të studimeve drejtuan për vite të tëra sektorin elektromekanik dhe riparimin e mjeteve lundruese ushtarake shqiptare.

Pas transferimit të kantierit të Ujit të Ftohtë në vitin 1950 në Durrës, që u vendos në fund të pjesës lindore të portit, u bë edhe organizimi në reparte. Në vitin 1955, kantieri, që tashmë drejtohej nga Selam Qejvanaj, përbëhej nga reparti i ndërtim-riparimit, reparti elektromekanik, ku kryeshin riparimet e motorëve, dhe skuadra e shërbimeve. Si rrjedhim i punës këmbëngulëse të per-sonelit u arrit që në vitin 1957 në kantier, përveç riparimeve të ndryshme, të ndërtohej edhe motoskafi i parë me përmasa 22 x 2,4 x 1,2 m me motor ZIL si dhe gjashtë barka me rrema për stërvitje, me gjatësi 6 m secila. [170]

Me ardhjen e motosilurueseve nga Bashkimi Sovjetik më 1953 dhe vendosjen e tyre në bazën e Sazanit, lindi nevoja e krijimit të një ofiçine për mirëmbajtjen e tyre si dhe rivendosja në punë e shkallës rrëshqitëse (shkazmës) në Sazan, të cilën e kishin përdo-

rur edhe italianët për shërbime e riparime të mjeteve të vogla lundruese. Ndërsa me ndërtimin e bazës së Pashalimanit u formua një ofiçinë për riparime të vogla, që u quajt Ofiçina e Riparimit të Anijeve (ORA). Ajo u vu në shfrytëzim në vitin 1959, me përgjegjës

170 Fatosh Voshtina, Industria Ushtarake Shqiptare, 2009, f. 107–156.

ofiçine Paskal Thanasin.

Në përbërje të saj ishin reparti i skafeve, reparti mekanik, reparti elektrik dhe ai i shërbimeve të ndryshme. Fillimisht, në ORA punonin detarë të shërbimit ushtarak të drejtuar nga oficerë e nënoficerë të kualifikuar, por, duke parë se ky lloj organizimi dhe niveli profesional nuk u përgjigjej kërkesave të teknikës, më 1962 u vendos zëvendësimi dalëngadalë i tyre me punonjës të kualifikuar nga qyteti i Vlorës dhe krahina e Dukatit dhe Orikumi. Përforcimi i ORA-s me personel të kualifikuar inxhiniero-teknik shkoi paralel me fillimin e punimeve për ndërtimin e Kantierit të Riparimit të Anijeve të Flotës (KRAF).

Për modernizimin e industrisë ushtarake, në këtë kuadër edhe të asaj detare, në shtator 1963 shkoi në Kinë një delegacion nën drejtimin e Ministrit të Mbrojtjes Beqir Balluku, ku Flotën Detare e përfaqësonte inxhinier Fatosh Voshtina.

Në kuadrin e marrëveshjeve teknike dypalëshe, së bashku me projektues, inxhinierë dhe specialistë kinezë gjatë vitit 1965 mbrritën edhe pajisje e makineri për ndërtimin e kantierit të riparimit të anijeve në Pashaliman. Ndërkohë filloi ndërtimi i shkallës (shkazmës) për nxjerrjen në tokë e lëshimin në ujë të anijeve të ndryshme të flotës. Po ashtu, pranë këtij kantieri detar, që u quajt edhe uzinë, u ndërtuan depot për vendosjen e materialeve që do të nevojiteshin për riparim-ndërtimin e anijeve. Për një kohë të shkurtër u arrit që kjo uzinë të vihet në punë. Përgatitja e specialistëve të nevojshëm shqiptarë u bë në një kurs 9-mujor në Shangai të Kinës si dhe gjatë punës në uzinë me ndihmën e specialistëve kinezë.

Pas përfundimit të ndërtimit të KRAF-it, u vunë në funksionim repartet e mëposhtëm:

– Reparti Nr. 1, ku përfshiheshin brigada e marangozëve, e bojaxhinjve, ribatinistëve, brigada e shkazmës, e punimeve përfundimtare, e montator-saldatorëve dhe doku pluskues;

– Reparti Nr. 2 për riparimin e silurave;
– Reparti Elektrik Nr. 3, ku përfshiheshin aparaturat e radiove, të akustikës, radarëve dhe të aparaturave lundrimore;
– Reparti motorik Nr. 4, që ishte reparti më i madh, ku bëhej riparimi i motorëve të anijeve deri në 2000 kf dhe i mekanizmave të tjera;
– Reparti i makinave metalprerëse;
– Sektori i transportit;
– Reparti i mirëmbajtjes së KRAF-it;
– Laboratori i KRAF-it që bënte analizat kimike dhe fiziko-me-kanike të pajisjeve dhe të aparaturave të ndryshme etj.

Ndër vite, në këtë uzinë u arrit të bëhej riparimi i mesëm i nëndetëseve, riparimi i plotë i motosilurueseve, riparimi i plotë e i mesëm i gjithë anijeve të tjera mbiujëse të flotës, u bënë rikonstruksione të anijeve të ndryshme luftarake e ndihmëse etj. Po ashtu, u arrit nxjerrja në tokë e anijeve më të mëdha të flotës, si cisterna Patosi, minaheqëset e mëdha dhe doku pluskues i nëndetëseve. Po ashtu u prodhuan dhe u instaluan shumë pajisje e aparatura për anijet, duke arritur që në fund të viteve 1980, të ishin gati projektet dhe mundësitë për prodhimin në vend të anijeve ushtarake tip motosiluruese. Duhet theksuar se niveli tekniko-profesional i punonjësve të kantierit të riparimit të anijeve erdhi gjithmonë në rritje, fillimisht si rrjedhim edhe i ndihmës profesionale të specialistëve kinezë e pastaj nga vetë puna e këmbëngulja e punonjësve shqiptarë. Krahas punës në këtë kantier, në të gjitha anijet e flotës luftarake kujdes i veçantë iu kushtua shfrytëzimit dhe mirëmbajtjes së teknikës për të minimizuar defektet, amortizimin, dëmtimet etj.

Uzina ushtarake e Pashalimanit, në vijimësi u drejtua nga inxhinierët Fatosh Voshtina, Tahir Hoxha, Sefedin Fuga, Sabri Kasimati, Shefqet Lame, Ilmi Shtylla, Ylber Sevrani, Viktor Pashko, Namik Rrapi, Zydi Çanga, Koço Stefani, Sulejman Mjalti etj.



Pamje e KRAF-it, Pashaliman

Pas përfundimit dhe funksionimit me rendiment të uzinës (KRAF-it), në bazë të marrëveshjes dypalëshe, specialistët kinezë ndihmuan edhe në kompletimin e ofiçinës së riparimit të anijeve (ORA) në bazën e Durrësit në Bisht-Pallë. Ndërsa në vitet ‘70 të shek. XX ofiçina të tilla u vunë në funksionim edhe në bazat e tjera detare në Vlorë, Sazan, Shëngjin, Sarandë e së fundi në Palermo.

Pas vitit 1990, ndryshimi i sistemit politiko-shoqëror, si në shumë sektorë, edhe në KRAF dhe në ORA u shoqërua me dëmtime që dobësuan funksionimin e këtij kantieri dhe të ofiçinave të bazave, duke arritur në një shkatërrim pothuajse të plotë të tyre në vitin 1997. Më pas, me rivendosjen e shtetit, filloi edhe rimëkëmbja e infrastrukturës për riparimin e anijeve. Fillimisht, me ndihmë nga Turqia e më pas me një projekt holandez u arrit që në vitin 2008 të fillojë në Pashaliman prodhimi nga specialistë shqiptarë i anijeve patrulluese të klasit ILIRIA. Anija e parë e këtij lloji përfundoi në shtator 2011.



Anija e parë patrulluese e prodhimit shqiptar

XIV. FUQIZIMI E MODERNIZIMI I FORCAVE USHTARAKO-DETARE PAS VITIT 1953

Deri në vitin 1953 forcat detare shqiptare përbëheshin nga një grup motobarkash prej druri të përshtatura si minaheqëse dhe dy grupe motoskafësh, të quajtur gjuajtës detarë, e ndonjë motobarkë tjetër ndihmëse. Ndërkohë që më 3 nëntor 1953, sipas një urdhri të komandës së marinës një grup kuadrosh dhe detarësh lanë bazën e Durrësit dhe u nisën drejt ishullit të Sazanit me anijen me motor e pëlhura Luftëtari.

Pas Luftës II Botërore, me riorganizimin e ushtrisë shqiptare, hap pas hapi në Sazan u vendosën reparte ushtarake për të forcuar sistemin mbrojtës të vendit, si reparte të artilerisë bregdetare, kundërajrore, këmbësorisë dhe një repart xhenioje. Ndërkohë, edhe detarët që erdhën aty, i priste një punë e madhe përgatitore. Shumë objekte, ndërtesa, rrugë, mole, depo, kanalizime, kishin nevojë për riparime. Qysh në hyrje të portit, ndriçuesi (feneri) i gjelbër nuk ekzistonte, ishte dëmtuar nga goditja me silurë prej një nëndetëseje britanike gjatë Luftës II Botërore. Në çdo anë, në breg e nën ujë, kishte mjete gjysmë të mbytura, hekurishte, litarë çeliku, bova e rrjeta, që kishin shërbyer për mbylljen e hyrjes së portit, dhe mbeturina të tjera. Ky grup detarësh, menjëherë pas mbërritjes në Sazan, filloi punën për pastrimin dhe sistemimin e territorit të bazës. Meqenëse priteshin anije të reja nga Bashkimi Sovjetik, krahas punës, filloi njëkohësisht edhe përgatitja speciale, përkthimi i literaturës tekniko-detare, përgatitja e udhëzimeve për përdorimin e armatimit minë-silurë, duke përshtatur edhe një ndërtesë si depo dhe ofiçinë për silurat etj.

Një ndër kuadrot e atij grupi, në kujtimet e tij thekson: *"Edhe*

pse na mungonin kushtet minimale për jetesë e për punë, duke qenë në moshë të re e mbi të gjitha shumë të gëzuar për nderin e madh që po na bëhej, duke qenë të parët që do të merrnim në dorëzim e do të komandonim anijet e para metalike bashkëkohore, të shpejta e me fuqi të madhe goditëse, nuk donim t'ia dinim për vështirësitë; punonim me një mobilizim e vrull të madh e disiplinë të fortë".

Kjo situatë, ky vrull bëri që pas dy muajsh porti i Sazanit të ndryshonte pamjen; tashmë baza ishte gati të priste anijet e reja luftarake. Pas mbërritjes në Durrës nga Deti i Zi me anijen sovjetike Suhona, të tre motosilurueseve të para, u përgatitën nga detarë shqiptarë dhe grupi i specialistëve sovjetikë që do t'i shoqëronte për lundrim nga Durrësi drejt bazës së Sazanit. Kështu, më 17 dhjetor 1953 mbërritën në Sazan tri motosiluruese tip 123-biz, që u pasuan pas një muaji me ardhjen e tri të tjerave. Këto mjete kishin numrat dhe emrat e mëposhtëm: KS-71 "Luftëtari", KS-73 "Lavdia", KS-75 "Heroi", KS-77 "Fitimtari", KS-79 "Trimi" dhe KS-81 "Shi-gjeta", që u drejtuan fillimisht nga oficerët e rinj Muharrem Lulolli, Sezai Osmani, Zeqo Feçani, Sami Sinani, Shyqyri Çuka e Seit Jonuzaj, të diplomuar në akademinë detare sovjetike të Bakusë, Azerbajxhan.

Fillimisht, këto anije u quajtën MAS[171]. Ato kishin një ujë-zhvendosje prej 25 tonësh, përmasa 19 x 3,6 x 1,34 m dhe shpejtësi 50 nyje, që arrihej nga dy motorë dizel x 1100 k/f, ishin të ar-matosura me dy silurëhedhës 450 mm dhe dy mitraloza 12,7 mm.

171 MAS – shkurtim i fjalëve "motoskaf i armatosur me silura". Ky term nuk u përdor gjatë, pasi u zëvendësua me emrin kater silurues (shën. i autorëve)



Një çift motosiluruesesh tip 123-biz

Ndërkohë, reparti u quajt SAKS (Skuadrilja Autonome e Katerave[172] Silurues). Ato u organizuan në tre çifte, ku secili u quajt Zveno[173], dhe komandanti i motosilurueses së parë ishte njëkohësisht edhe komandant çifti. Grupi i specialistëve sovjetikë, që shoqëronin motosilurueset, ndihmuan me një program të veçantë kuadrot e detarët shqiptarë për njohjen e përdorimin e këtyre anijeve, armëve e mekanizmave dhe pas një viti u larguan, duke i lënë ato në duart e efektivave shqiptarë.

Aq të përkushtuar ishin detarët për ruajtjen e mirëmbajtjen e motosilurueseve, saqë pas çdo lundrimi ata nuk shkonin për të ngrënë pa i larë ato me ujë të ëmbël, që e sillnin deri në mol me fuçi nga depoja e ujit.

Skuadrilja me gjashtë motosiluruese, e dislokuar në bazën e Sazanit, varej nga Flotilja me qendër në Durrës. Këto anije luf-tarake për një kohë relativisht të shkurtër mund të arrinin në skajet e kufirit detar shqiptar; mund të jepnin goditje me silura, gjithashtu secila prej tyre me dy mitraloza mund të realizonte mbrojtjen e vet nga ajri, si dhe në çift e grup, mund të vepronin në një hapësirë më të madhe. Si kalibër me efektivitet, mitralozat mund të përdoreshin

172 Kater (angl. cutter) – kategori mjetesh të vogla lundruese, motolundër, moto-skaf.

173 Zveno – në rusishte ka kuptimet çift ose treshe

edhe kundër objekteve detare e bregdetare. Pas ngritjes së flamurit dhe fillimit të veprimtarisë së motosilurueseve si pjesë e forcave detare, lindi nevoja e një riorganizimi të ri të Flotiljes.

Me qendër në Durrës dhe në varësi të komandës së mbrojtjes bregdetare, Flotilja me urdhrin e MMP datë 28 shkurt 1954, u plotësua me organikën e nevojshme si më poshtë:

– Seksioni i Marinës pranë komandës së Mbrojtjes Bregdetare në Durrës, me shef seksioni Abdi Matin, shef shtabi Mark Planin dhe shef për furnizimin materialo-teknik Paskal Thanasin;

– komandant i Flotiljes kapiten anijeje Xhemal Shani; komisar, kapiten anijeje Guri Laze (Nazifi); shef shtabi, toger anijeje Azis Hasa dhe shef operativ, toger anijeje Arqile Papadhimitri;

– komanda e grupit të minaheqëseve;

– komanda e grupit të motoskafëve (gjuajtësve);

– kantieri detar;

– shkolla e specialiteteve;

– rajoni i PSV-ve dhe depot e minave;

– motovedeta Mujo Ulqinaku, anija me motor dhe pëlhura Luftëtari dhe tërheqësi Kozma Nushi;

– skuadrilja autonome e katerave silurues (SAKS) në Sazan, që varej nga komanda e Flotiljes, me komandant skuadriljeje kapiten anijeje Shefqet Pinari; komisar, toger Nuredin Musallari; shef shtabi, toger anijeje Piro Kola dhe shef i bazës, nëntoger anijeje Skënder Sulku;

– depoja dhe ofiçina e silurave, me përgjegjës n/toger anijeje Abedin Hysenbelliu;



– ofiçina e riparimit, me përgjegjës teknikun Ismet Beluli.

Pas riorganizimit, Kuvendi Popullor vendosi edhe për formën e re të flamurit të forcave detare. Ai

përbëhej nga një beze me fushë të kaltër ku në cepin lart të fushës, u vendos flamuri kombëtar (fotoja përbri).

Gjatë konsolidimit të repartit të ri në Sazan vazhdonte puna për pajisjen e anijeve me literaturën dhe udhëzimet e nevojshme, duke përkthyer nga gjuha ruse rregulloren e anijeve, rregulloren e lundrimit të përbashkët etj. U përpiluan rolet dhe librezat me detyrat e detarëve të motosilurueseve në bazë e në det, për mirëmbajtje, shërbime, përgatitje për lundrim, marrje-dorëzim silurash, lundrim e luftim, hyrje në sulm kundër objekteve detare etj.

Qysh pas luftës deri në këtë periudhë peshkatarët italianë pa leje gjuanin në ujërat shqiptare, pasi shtetit shqiptar i kishin munguar mjetet e shpejta. Prandaj, gjatë viteve 1954–55, krahas përgatitjes së efektivave në bazë e në det, skuadrilja e moto-silurueseve filloi edhe kryerjen e detyrave për vendosjen e regjimit operativ në ujërat shqiptare dhe ndalimin e gjuetisë së paligjshme nga anije të huaja (veçanërisht italiane). Raste të shkeljeve të ujërave ndër vite nga anije të ndryshme të huaja dhe të shoqërimit të shumë prej tyre për në portet shqiptare janë të shumta, ku ka spikatur kujdesi i efektivave për të vepruar e komunikuar sipas konventave ndërkombëtare, për të shmangur incidente të mund-shme dhe për t'u dhënë ndihmën e nevojshme kur anije të huaja e kërkonin.

Në një tjetër këndvështrim, për t'u përmendur është ardhja në ujërat shqiptare e kryqëzorit sovjetik Nahimov në verën e vitit 1954, i cili u prit dhe u shoqërua nga motosilurueset për në portin e Durrësit, si një anije e klasit të lartë e ardhur nga një vend mik e aleat.[174]

Gjatë vitit 1955, pas një riorganizimi, skuadrilja e moto-silurueseve në Sazan u quajt Divizioni Autonom i Katerave Silurues (DAKS), i përbërë nga Skuadrilja I e KS-ve (me gjashtë motosiluruese tip 123-biz) dhe Skuadrilja II e KS-ve (me gjashtë të tjera që priteshin

174 *Historiku i Flotës Luftarake Detare Shqiptare Tiranë, 1987*.

të vinin nga BS). Në këtë periudhë, në çdo motosiluruese kishte efektiv të dyfishtë dhe vijonte përgatitja e gjithanshme për të pritur anijet e reja. Por në fund të vitit 1956, në bazë të politikave për uljen e tensionit midis dy kampeve, u anulua sjellja e motosilurueseve si dhe u bënë dy çmobilizime në ushtri, të cilat prekën edhe forcat detare. U çmobilizuan para kohe një numër kuadrosh dhe detarësh; ndërkohë reparti i motosilurueseve u riquajt Skuadrilja Autonome e Katerave Silurues (SAKS).

Viti 1956 filloi me një ndryshim në forcat e armatosura shqiptare, duke përfshirë edhe forcat ushtarako-detare: u hoq funksioni i komisarit politik dhe u vendos zv/komandanti për punën politike.

Në bazë të marrëveshjeve të qeverisë shqiptare me Bashkimin Sovjetik, modernizimi i forcave ushtarako-detare shqiptare me ardhjen e motosilurueseve ishte vetëm fillimi. Për këtë, më 25 prill 1957 mbërritën dy minaheqëset e para metalike (MH), të nisura nga porti i Odesës i BS (sot i Ukrainës), me të cilat lundruan edhe navigatorë e minasiluristë shqiptarë, që kishin kryer specializim në Leningrad, në fakultetin e lundrimit dhe në atë të armëve nënujore.

Këto anije, pas mbrritjes në Durrës, u futën në përbërje të forcave detare shqiptare, duke u marrë në dorëzim për një kohë shumë të shkurtër nga detarët shqiptarë. Në to, më 17 maj 1957 u ngrit flamuri shqiptar, në prani të shumë kuadrove drejtues të MMP dhe të Flotiljes. Minaheqëset e ardhura ishin prodhim sovjetik Sasha projekt T-301, me ujëzhvendosje 170 tonë, tre motorë x 300 k/f e shpejtësi 12,5 nyje; kishin një top 45 mm, dy mitraloza 12,7 mm, një çminues mekanik, një elektromagnetik dhe një akustik. Ato mund të çminonin në det me forcë deri 3–4 ballë dhe kishin një pavarësi lundrimi prej 2.200 milje me shpejtësi 9 nyje.

Struktura e tyre organizative u emërtua Grup i Minaheqëseve (MH) me:

– komandant, kapiten i rangut III Mark Plani;

– zv/komandant për punën politike, kapiten-lejtnant II Paskal Thanasi;

– shef shtabi (specialist edhe për minat), toger Xhelo Banushaj;

– kryemekanik, kapiten-lejtnant II Ylber Sevrani;

– komandant i MH-333 Vlora, toger Selam Qejvanaj;

– komandant i MH-335 Himara, toger Vangjel Nano.

Pas marrjes në dorëzim, më 15 korrik 1957, dy minaheqëset kryen lundrimin e parë demonstrues Durrës–Sazan–Sarandë–Shëngjin–Durrës, duke u pritur me kureshtje nga popullsia në portet ku u bregëzuan.



Minaheqëse tip Sasha projekt T-301

Kështu, këto dy anije ushtarake nisën veprimtarinë si pjesë e forcave detare shqiptare. Ekuipazhet e tyre iu nënshtruan një stërvitjeje intensive për përvetësimin e armëve dhe të mjeteve teknike, përdorimin luftarak dhe mirëmbajtjen e kësaj teknike. Nivelin e lartë të përgatitjes e tregoi më së miri realizimi me sukses i detyrës së ngarkuar për çminimin e ngushticës së Korfuzit nga këto dy minaheqëse.

XV. PJESËMARRJA E FORCAVE DETARE SHQIPTARE NË ÇMINIMIN E NGUSHTICËS SË KORFUZIT[175]

Incidenti – Çfarë ndodhi në gjirin e Sarandës[176]

Pas shkeljeve dhe provokimeve të vazhdueshme të bëra në ujërat territoriale shqiptare përballë bregdetit të Sarandës dhe Himarës nga anije ushtarake greke dhe angleze si dhe pas gjuajtjes me top nga artileria bregdetare e Sarandës kundër disa anijeve ushtarake angleze që ishin afruar pranë bregdetit në gjirin e Sarandës, në mesditën e 22 tetorit 1946 dy kryqëzorë dhe dy destrojerë britanikë, pasi kaluan ngushticën e Korfuzit, përgjatë anës lindore të saj (nga ana e bregut shqiptar), lundruan nga jugu në veri në drejtim të portit të Sarandës.

Në orën 14:53 HMS Saumarez ndeshi në mina, në largësinë 1,2 milje nga porti i Sarandës, duke u dëmtuar rëndë. Menjëherë nga porti i Sarandës doli MS-12 (që ishte me shërbim) për t'i dhënë ndihmën e mundshme anijes së dëmtuar, por anglezët nuk pranuan.

Pak më vonë, në orën 16:25, HMS Volage, gjatë tërheqjes së anijes së parë të dëmtuar, ndeshi edhe vetë në mina, duke pësuar dëmtime të konsiderueshme në pjesën e përparme.[177]

---

175 Në dokumentacionin e kohës, ngushtica e Korfuzit emërtohet "Kanali i Korfuzit" (shën. i autorëve).

176 Incidenti i ndodhur në gjirin e Sarandës njihet si "Incidenti i Kanalit të Korfuzit" (shën. i autorëve).

177 Siç duket edhe nga fotoja, anijes luftarake britanike "Volage" (R-41), pas ndeshjes me mina, nga shpërthimi iu shkëput pjesa e përparme. Kjo pjesë u zbulua nga anija amerikane "Herkules" në vitin 2011, gjatë kontrollit të fundit të detit në bregdetin shqiptar (shën. i autorëve).



HMS Saumarez pas ndeshjes në mina

Në të dy anijet e dëmtuara, sipas njoftimit zyrtar britanik, humbën jetën 45 oficerë e detarë dhe u plagosën 42 të tjerë.[178] Pas kësaj ngjarjeje, grupi i anijeve ushtarake britanike u kthye mbrapsht drejt vendqëndrimit në portin e Korfuzit.



HMS Volage e dëmtuar

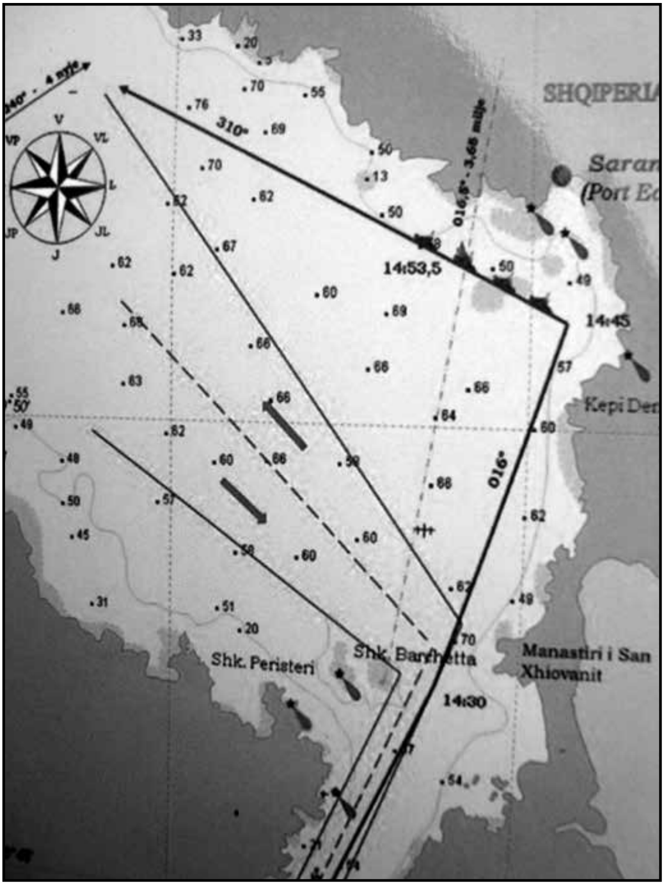
pas rënies në fushën e minuar

Ndërsa më 1 nëntor 1946 qeveria britanike njoftoi qeverinë shqiptare se do të kryente operacion çminimi në ngushticën e Korfuzit për të kthyer normalitetin në këtë zonë, të cilin e filloi

disa ditë më vonë, pa pritur miratimin e palës shqiptare. Sipas

178 *Artur Meçollari, Incidenti i kanalit të Korfuzit, drejtësi e anuar, Vlorë, 2009, f. 23.*

njoftimeve zyrtare ata çminuan njëzet e dy mina gjermane të tipit GY.



Rrugëkalimi i anijeve ushtarake britanike

ditën e incidentit[179]

Për këtë ngjarje qeveria britanike iu drejtua OKB-së. Në sean-cën e jashtëzakonshme mbajtur për këtë problem, qeveria shqiptare u mbrojt nëpërmjet ministrit të saj të jashtëm Hysni Kapo. Pasi ngjarja nuk u zgjidh, Britania e hodhi Shqipërinë në gjyqin

179 Artur Meçollari, Incidenti i Kanalit të Korfuzit, drejtësi e anuar, Vlorë, 2009, ballinë.

ndërkombëtar, duke e quajtur përgjegjëse për vendosjen e minave.

Pas hetimeve të bëra për këtë çështje nga ekspertë ndërkombëtarë (një suedez, një norvegjez dhe një holandez), u arrit në përfundim se në këtë periudhë Shqipëria nuk kishte mjete (anije dhe mina), teknikë dhe specialistë për të kryer operacione minimi. Pra, ajo nuk kishte mundësi për të vendosur mina.

Edhe pse ky gjyq theksoi se "Shqipëria në këtë periudhë nuk kishte mundësi të vendoste mina në det", deklaroi se "Ajo ka pasur dijeni për "operacionin e minimit", duke hamendësuar pa u vërtetuar Jugosllavinë".

Si përfundim, më datën 9 prill 1949, Gjyqi i Hagës (me 11 vota pro dhe 5 vota kundër) e shpalli **Shqipërinë fajtore** për incidentin e ndodhur në ngushticën e Korfuzit, përgjegjësi të cilën **qeveria shqiptare nuk e pranoi kurrë.**

Qeveria Shqiptare u përfaqësua në gjyq nga:

– Kahreman Ylli – diplomat, përfaqësues zyrtar;
– Behar Shtylla – ambasador i Shqipërisë në Paris;
– Pierre Cot – profesor i së drejtës në Francë;
– Maitre Marc Nordmann – anëtar i Klubit të Parisit;
– Maitre Paul Villard – anëtar i Klubit të Parisit.[180]

Përgatitja për çminimin e ngushticës së Korfuzit

Në prag të përfundimit të Luftës II Botërore, në tetor 1944 – shkurt 1945, forcat detare britanike kryen çminim në pjesën veriore të ngushticës së Korfuzit, në nëntor 1944 në gjirin e Vlorës dhe dhjetor 1944 – mars 1945 në gjirin e Durrësit. Të njëjtën gjë bënë edhe reparte të specializuara të flotës detare sovjetike për hapje shtigjesh (kalimesh) lundrimi në ujërat e bregdetit shqiptar. Megjithatë, pas incidentit të ndodhur, ngushtica e Korfuzit dhe

180 *Artur Meçollari, Incidenti i kanalit të Korfuzit, drejtësi e anuar, Vlorë, 2009, f. 49.*

gjiri i Sarandës u vlerësuan si të rrezikshme nga minat. Meqenëse pushtuesit gjermanë gjatë periudhës së luftës kishin minuar brezin e ujërave të bregdetit shqiptar, në hartat detare angleze e sovjetike, zona nga Saranda deri te kepi i Rodonit (një brez ujor me përmasa rreth 100 x 15 milje detare) shënohej me vizim të kuq me shënimin "Zonë e rrezikshme nga minat". Kështu shënohet edhe në botimet e fundit të hartave detare angleze ADMIRALTY zona detare e bregdetit shqiptar prej shkëmbinjve të Pirgut (Karaburun) deri në gjirin e Lalëzit.[181] Duhet theksuar se në vazhdimësi deri në vitet '80 të shek. XX peshkatoret shqiptare gjatë gjuetisë me rrjeta fundore përgjatë bregdetit shqiptar, veçanërisht në zonën Vjosë-Seman, shumë herë kanë kapur mina të vjetra gjermane, për të cilat menjëherë merreshin masat për asgjësimin e tyre me shpërthim nga specialistët e forcave detare shqiptare.

Për shkak të rrezikut nga minat, ngushtica e Korfuzit vazhdonte të mbetej e mbyllur për lundrimin e anijeve. Për këtë qëllim, qeveria greke filloi të interesohej për hapjen e këtij rrugëkalimi detar të shkurtër për lundrim. Por ajo vetëm, në mënyrë të njëanshme dhe pa pëlqimin e shtetit shqiptar, si shtet kufitar që laget nga të njëjtat ujëra të kësaj ngushtice, nuk mund të kryente çminimin e ngushticës. Meqë Greqia në vitet e pasluftës nuk kishte marrëdhënie diplomatike me Shqipërinë, në vitin 1957 i kërkoi qeverisë sovjetike të ndërmjetësonte pranë qeverisë shqiptare që të mundësohej çminimi i ngushticës. Mirëpo qeveria shqiptare refuzoi ndërmjetësimin e një pale të tretë, duke kërkuar që pala greke, si palë e interesuar, t'i drejtohej vetë qeverisë shqiptare. Atëherë, qeveria greke udhëzoi ambasadorin e vet në Moskë t'i drejtohej ambasadorit shqiptar po aty për zgjidhjen e kësaj çështjeje. Pas kësaj, nisën bisedimet e drejtpërdrejta midis qeverisë greke dhe shqiptare për çminimin e ngushticës së Korfuzit.

181 Në hartat angleze Admiralty për këtë zonë ujore shënohet: "Former mined area" (shën. i autorëve).

Duke parashikuar mundësinë e arritjes së shpejti të një marrëveshje të përbashkët ndërmjet Shqipërisë e Greqisë lidhur me çmimin e ngushticës, shefi i degës së marinës pranë MMP, kapiteni i rangut I Abdi Mati u vuri detyrë specialistëve të lundrimit dhe të armëve të nënujshme të fillonin përgatitjen paraprake për zbatimin e kësaj detyre, ku hynte studimi hidrografiko-lundrimor i zonës që do t'i nënshtrohej çminimit, studimi i situatës së minave në atë zonë, marrja e masave për përgatitjen e hartave e skemave me shkallë të madhe si dhe masa të tjera tekniko-organizative për t'u paraprirë bisedimeve dypalëshe.

Pjesëmarrja e forcave detare shqiptare në çminimin e ngushticës së Korfuzit kishte një rëndësi të veçantë, sepse ishte një operacion ndërshtetëror. Për herë të parë do kryhej një detyrë luftarake në bashkëpunim me forca të huaja detare, siç ishin ato greke.

Me marrjen e detyrës filloi përgatitja e gjithanshme. Fillimisht, gjatë muajve nëntor-dhjetor 1957 nisi puna për pajisjen e bregdetit me mjetet e sigurimit hidrografiko-lundrimor, së bashku me një grup topografësh ushtarakë, të ndihmuar edhe nga një grup hidrografësh të detashmentit hidrografik sovjetik të flotës së Detit të Zi, të cilët merreshin në atë kohë me thellësimatje dhe rilevim të bregdetit shqiptar. Në vijimësi, u bë njohja e hollësishme nga toka dhe deti e bregdetit prej kepit të Stilit deri në Rrugët e Bardha (Palasë), duke parë në vend se cilat pika të terrenit mund të shërbenin si pika mbështetëse (si kepa, maja malesh, ndërtesa etj.) që do të përdoreshin për përcaktimin e vendndodhjes gjatë çminimit dhe ku duhej të ngriheshin shenja të posaçme. Pastaj u bë rilevimi topogjeodezik i gjithë pikave mbështetëse, detyrë që u krye nga topografë ushtarakë. Njëkohësisht, u ndërtuan ose u përmirësuan rreth 80 shenja brenda muajve janar-shkurt 1958 në gjithë zonën bregdetare në fjalë. Po ashtu, hidrografët shqiptarë e sovjetikë së

bashku përgatitën 5–-7 planshete të posaçme me shkallë 1:25.000 me rrjet këndmatës (goniometrik), për t'i dhënë mundësi grupit të lundrimit (navigatorëve) të përcaktonin me saktësi çdo 2–3 minuta vendndodhjen e minaheqëseve gjatë çminimit. Gjithë kjo punë përgatitore u bë duke punuar me ritme të jashtëzakonshme e me përgjegjësi të madhe për të qenë gati sa më parë, me qëllim për të mos vonuar fillimin e çminimit pasi të arrihej marrëveshja midis dy vendeve.

Paralelisht me përgatitjen që u tha më lart, në rrugë diplomatike nëpërmjet ambasadorëve të të dy vendeve në Moskë u ra dakord për një takimin dypalësh shqiptaro-grek, që u zhvillua në Korfuz. Për këtë, më **3 shkurt 1958** minaheqësja nr. 333, me komandant Selam Qejvanaj, u nis nga porti i Sarandës drejt Korfuzit për të çuar atje delegacionin shqiptar.



Shkurt 1958 – Korfuz

Pjesëtarë të delegacioneve shqiptaro-greke [182]

Vajtja për herë të parë e një anijeje ushtarake shqiptare në një port grek u prit me kureshtje nga opinioni i gjerë në Korfuz,

182 *Foto: Arkivi i Familjes MATI.*

duke e vlerësuar këtë edhe si shenjë të mirë për përmirësimin e marr-dhënieve nëpërmjet dy vendeve kufitare. Gjithashtu, kryerja e një manovre shumë të mirë nga komandanti i anijes gjatë futjes në port, rregulli e disiplina në anije etj. i lanë përshtypje të mira delegacionit grek, që priste në mol delegacionin shqiptar, gjë që kryetari i delegacionit grek ia shprehu delegacionit shqiptar gjatë takimit dhe pritjes së bërë në minaheqësen shqiptare.

Delegacioni shqiptar përbëhej nga:

– Kapiten i Rangut I **Abdi Mati**, shefi i degës së Marinës pranë MMP – kryetar delegacioni;

– N/kolonel **Dhimitër Noka**, përfaqësues i Ministrisë së Brend-shme – nënkryetar delegacioni;

– **Jovan Andoni** – përfaqësues i Ministrisë së Jashtme;

– Kapiten-lejtnant **Seit Jonuzaj**, shef i lundrimit të Forcave Detare – anëtar delegacioni;

– Kapiten **Perlat Molla**, shef i ndërlidhjes së Forcave Detare – anëtar delegacioni;

– Kapiten-lejtnant **Vangjel Nano**, komandant i minaheqëses nr. 335 – anëtar delegacioni;

– Kapiten **Taqo Kovaçi**, oficer i Drejtorisë së Zbulimit në MMP – anëtar delegacioni;

– Kapiten **Vangjel Gorana** – përkthyes i delegacionit për anglisht.

Delegacioni grek përbëhej nga:

– Kryetari, zoti **Dhimotaqis** – oficer i lartë i Marinës greke, përfaqësues i Greqisë në organizata detare ndërkombëtare;

– Nënkryetari, zoti **Lakonikas** – komandant i Bazës Detare të Korfuzit;

– rreth 3–4 oficerë të Marinës greke – anëtarë të delegacionit.

Në seancën e parë të bisedimeve midis dy delegacioneve,

pasi u bë prezantimi, kryetari i delegacionit shqiptar paraqiti letër-kredencialet, nënshkruar nga ministri i Jashtëm shqiptar me cilësinë e një delegacioni qeveritar. Ndërsa pala greke paraqiti një autorizim të nënshkruar nga shefi i shtabit të Marinës greke; kjo për arsye se qeveria greke e asaj kohe nuk e njihte qeverinë shqiptare dhe nuk donte që bisedimet të zhvilloheshin në nivel qeveritar. Pas kundërshtimit të palës shqiptare dhe mospranimit të nisnin bisedimet pa qenë edhe delegacioni grek në rang të barabartë me atë shqiptar, ministri i jashtëm grek, ditën e tretë i dërgoi delegacionit të tij letërkredencialet me cilësinë e delegacionit qeveritar. Pas paraqitjes nisën bisedimet.

Fillimisht pala greke paraqiti dokumente të **IRRA**-s (komitet i posaçëm i OKB-së që merrej me hapjen e udhëve detare të minuara gjatë Luftës II Botërore), sipas të cilave ngushtica e Korfuzit ishte minuar nga forcat gjermane në verën e vitit 1944.

"Për këtë arsye, nënvizoi kryetari i delegacionit grek Dhimotaqis, kjo ngushticë vazhdon të jetë e mbyllur për lundrim. Prandaj kemi nevojë për çminimin e saj. Nëse ju keni mjete e mundësi, le ta bëjmë së bashku, përndryshe, na lejoni ta bëjmë ne vetëm..."

Ndërsa pala shqiptare deklaroi se *"Shqipëria i kishte mjetet e nevojshme dhe mundësitë, prandaj çminimin do ta bëjmë bashkë".*

Bisedimet vazhduan nga 3 deri më 8 shkurt. Ato u karakterizuan nga një mirëkuptim i plotë, duke formuluar çdo ditë paragrafë e nene të marrëveshjes, derisa u arrit në përfundimin e protokoll-marrveshjes së plotë. Në të përcaktoheshin zonat që do të çminoheshin, mënyrat dhe llojet e çminimit që do të përdoreshin etj.

Sipas protokollit, çminimi i përbashkët do të kryej në hapësirën ujore nga gjiri i Ftelias, përbri kufirit jugor shqiptaro-grek deri në vijën që bashkon kepin e Qefalit në bregdetin veriperëndimor të Sarandës dhe kepin Dhrasti në veri-perëndim të Korfuzit. U ra dakord që secila

palë do të çminonte ujërat e veta, duke hyrë një milje detare në ujërat e njeri-tjetrit për mbulim sigurie. Ndërsa zona e ngushtë e bregdetit midis Ksamilit, gjirit të Butrintit dhe bregdetit përballë të Korfuzit do të çminohej nga bregu në breg nga të dy palët, për shkak të pamundësisë së manovrimit të anijeve brenda ujërave të veta. Për çminim do të përdoreshin çminuesit me prerje mekanike (me takim) për të gjitha zonat dhe me çminues elektromagnetik dhe akustik (pa takim) në zonat me thellësi krahasimisht të vogla, si gjiri i Butrintit, pjesa më e ngushtë e ngushticës, gjiri i Sarandës etj.

Menjëherë pas kthimit të delegacionit shqiptar në Sarandë më 10 shkurt, u përshpejtua puna për përfundimin e përgatitjeve për çminim. Krahas përgatitjeve, për të cilat u fol më lart, u bë ndarja e brezave të çminimit dhe regjimi i punës së çminuesve sipas thellësive; u bënë stërvitje praktike në det me kuadrot që do kryenin çminimin, për të parë e njohur me saktësi shenjat dhe pikat mbështetëse që do të përdoreshin për përcaktimin e vendndodhjes; u bënë stërvitje praktike për përdorimin e sekstantit, fitimin e shprehive praktike dhe arritjen e shpejtësisë për hedhjen saktë e shpejt të pikave në planshete (harta-plan); stërvitje të grupit të minatorëve për hedhje-mbledhjen e çminuesve, për ndryshimin e regjimit të punës së çminuesve sipas thellësive, për ruajtjen e largësisë midis anijeve gjatë çminimit, për mbulimin e brezave të çminimit etj.

Në urdhrin organizativ të Ministrisë se Mbrojtjes Popullore për çminimin e ngushticës së Korfuzit caktoheshin mjetet dhe forcat detare pjesëmarrëse. Grupi i çminimit, sipas urdhrit, përbëhej nga:

– dy minaheqëset tip Sasha, me numrat përkatës 333 dhe 335;

– një motoskaf metalik shenjavënës dhe për detyra të tjera ndihmëse, me komandant Beqar Demko;

– komandant i grupit të çminimit Selam Qejvanaj, ai edhe komandant i minaheqëses së kreut (nr. 333);

– komandant i minaheqëses së dytë (nr. 335) Vangjel Nano;

– grupi i navigatorëve në anijen e kreut, i përbërë nga shefi i lundrimit i Forcave Detare Seit Jonuzaj dhe oficerët Petrit Myftiu e Sadik Gërxhaliu, si dhe tre detarë të përgatitur për përdorimin e sekstantit;

– grupi i minatorëve për përdorimin dhe funksionimin e çminuesve përbëhej nga shefi i armëve të nënujshme të forcave detare, Xhelo Banushaj dhe minatorët e minaheqëseve;

– përgjegjës për çështjet teknike dhe furnizimin materialo-teknik të anijeve Piro Tushi inxhinier i Degës së Marinës pranë MMP.

Gjatë periudhës përgatitore u bë një punë e madhe politike e sqaruese për rëndësinë dhe vështirësitë e këtij operacioni, sakrificat dhe disiplinën e lartë që kërkonte realizimi me sukses i kësaj detyre.

Çminimi i ngushticës së Korfuzit

Pas gjithë atyre përgatitjeve, më 15 mars 1958, herët në mëngjes, anijet shqiptare dolën në det dhe në formacion të shkallëzuar filluan çminimin e brezit të parë të përcaktuar qysh më përpara. Fillimi i çminimit u parapri nga kontrolli (zbulim) ajror me helikopter i zonës ujore që do të çminohej, për të kontrolluar për mina. Ky kontroll u bë disa herë nga një helikopter i forcave ajrore shqiptare. Çminimi zgjati deri më 7 korrik 1958 për zonën e përfshirë në protokollin e marrëveshjes. Paskëtaj anijet shqiptare vazhduan çminimin e ujërave shqiptare nga kepi i Qefalit deri në veriperëndim të kepit të Lerës (Himarë).

Fillimisht, gjatë çminimit të ngushticës së Korfuzit nga forcat detare shqiptare, morën pjesë për të ndihmuar edhe dy specialistë sovjetikë me përvojë të flotës sovjetike të Detit të Zi, njëri navi-gator dhe tjetri minator.

Çminimi ishte një detyrë e lodhshme dhe kërkonte bashkë-rendim të veprimeve në çdo anije, duke filluar nga komandantët e

anijeve, navigatorët e përgatitur, detarët sekstantistë, minatorët, motoristët, ndërlidhësit, të gjitha hallkat. Çdo ditë dilej në det rreth orës 05:00 të mëngjezit, që të fillonte çminimi sapo të dukeshin shenjat në bregdet dhe vazhdonte derisa errësohej. Profesionalizmi, sakrifica e disiplina bënë që të realizohej me sukses e para detyrë luftarake nga minaheqëset e sapoardhura nga BS. Këtë punë të vështirë të detarëve tanë, mundoheshin t'ua lehtësonin autoritetet e pushtetit dhe populli i Sarandës, të cilët u treguan të gatshëm për t'u shërbyer e furnizuar me gjithçka që kishin nevojë.

Gjatë operacionit, përveç komunikimit të përditshëm radio-fonik e radiotelegrafik, ekuipazhet pjesëmarrës të të dy forcave detare, herë pas here takoheshin në gjirin e Ksamilit, ku nga një minaheqëse e secilës palë, në spirancë, afroheshin me njëra-tjetrën dhe komandantët e oficerët e të dy palëve pinin kafe pune, duke shkëmbyer mendime mbi ecurinë e çminimit.

Pas kryerjes të çminimit, dokumenti për përfundimin e ope-racionit do të hartohej dhe do të nënshkruhej në portin e Sarandës. Për këtë qëllim, më 30 korrik 1958, delegacioni grek mbrriti në Sarandë me luftanijen Haxhikostantinos. Bisedimet midis dy delegacioneve vijuan deri më 2 gusht 1958. Në këto bisedime përmbyllëse të protokollit të Korfuzit, secila palë dha shpjegime për punën e kryer e për të gjitha llojet e çminimit. Sipas marrëveshjes, u kontrollua me çminues një sipërfaqe ujore prej rreth 115 km2 si dhe rreth 58 km2 nga anijet shqiptare jashtë kësaj marrëveshje gjatë bregdetit nga Kepi i Qefalit deri tek Kepi i Lerës.

Në bisedime, nga të dy delegacionet u theksua vlerësimi i njëzëshëm se puna e kryer ishte e plotë dhe mbi këtë bazë u nënshkrua protokolli përfundimtar duke u hartuar **deklarata e përbashkët,** e cila u transmetua nga RADIO TIRANA dhe ΕΛΛΑΣ RAΔIO në të njëjtën orë, ku ndër të tjera deklarohej: "**Prej orës 12:00 të datës 2 gusht 1958, ngushtica e Korfuzit është e lirë për**

lundrimin e anijeve mbiujëse."

Si përfundim, gjatë çminimeve të kryera nga forcat detare angleze, forcat detare shqiptare dhe ato greke në zonën detare të ngushticës së Korfuzit dhe gjirit të Sarandës u çminua një sasi e konsiderueshme minash gjermane tip GY, ku ndër to:



2011 – Minë detare gjermane tip GY

e fundosur përballë kepit të Qefalit[183]

Në dy mina ndeshën anijet ushtarake britanike, njëzet e dy mina u çminuan nga anglezët pas incidentit,[184] katër mina (që ishin me goditës galvanik të dëmtuar) u shpërthyen gjatë kontrollit të bregdetit nga gjiri i Sarandës në Palermo,[185] kryer nga forcat detare shqiptare gjatë periudhës së çminimit (1958), të tjera ishin çminuar e asgjësuar nga marina shqiptare në gjirin e Butrintit, Sarandës, pranë kepit të Qefalit, Porto Palermo, gjirit të Spilesë dhe Borshit, në periudhën dhjetor 1948 – janar 1949.[186] Ndërsa pas kontrollit të bërë nga forcat detare shqiptare në bashkëpunim me anijen ame-

183 Foto e bërë nga anija amerikane Herkules në vitin 2011, gjatë kontrollit të fund-detit të bregdetit shqiptar.
184 Artur Meçollari, Incidenti i kanalit të Korfuzit, drejtësi e anuar, Vlorë, 2009, f. 26.
185 Të dhëna sipas dëshmive të oficerëve pjesëmarrës në këtë operacion çminimi.
186 Arkivi i Flotës Luftarake Shqiptare.

rikane Herkules gjatë vitin 2011, edhe dy mina të tjera të tipit GY[187] (tashmë të parrezikshme) ndodhen të fundosura në thellësinë rreth 70 m përballë kepit të Qefalit.

187 Minat tip GY, mina sferike me diametër 44 inç (1,12 metra). Ngarkesa shpër-thyese 300 kg, me 7 goditësa galvanikë. Mund të përdorej në thellësitë 100-500 m.

XVI. RIORGANIZIMI I FORCAVE DETARE

Me shtimin e anijeve të forcës detare dhe rritjen e fuqisë së saj, lindi nevoja e riorganizimit të saj nga Flotilje në flotë. Prandaj, me urdhra të MMP, në fund të vitit 1957 u bë riorganizimi duke u emërtuar Flotë Luftarake Detare, si njësi e madhe e Forcave të Armatosura, që varej drejtpërdrejt nga Ministria e Mbrojtjes Popullore. Në zbatim të këtij urdhri në 17 dhjetor 1957 filloi transferimi nga Durrësi në Vlorë, ku do të ishte qendra e kësaj force.



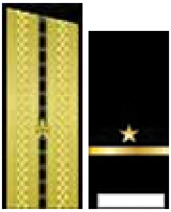
Emblema e forcave detare



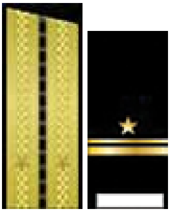
Flamuri i FLD-së

Urdhri për krijimin e Flotës Luftarake Detare (FLD), doli njëkohësisht me vendimet e Kuvendit Popullor për formën e flamurit që do të përdorej në anijet ushtarake dhe uniformën që do të kishin forcat detare. Ky flamur i sapomiratuar, kishte shkabën e zezë dykrenare me yllin e kuq në krye në një fushë të bardhë me një shirit horizontal të kuq në pjesën e poshtme dhe ishte i vlefshëm për anijet ushtarake luftarake mbiujëse e nënujëse, kurse për anijet ushtarake ndihmëse ndryshonte vetëm ngjyra e shiritit, nga e kuqe në blu. Ndërkohë që uniforma e forcave detare iu përshtat uniformës

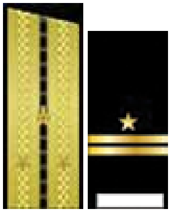
së forcave detare sovjetike, si më poshtë:



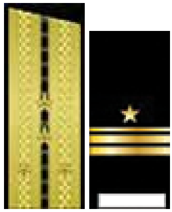
Nëntoger anijeje



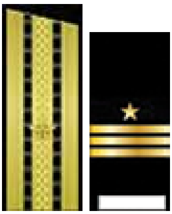
Toger anijeje



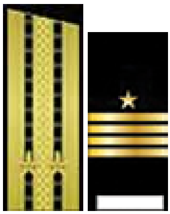
Kapiten lejtnant II



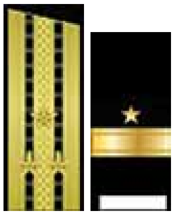
Kapiten lejtnant I



Kapiten R. III



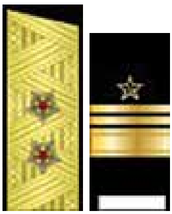
Kapiten R. II



Kapiten R. I



Kundëradmiral



Nënadmiral



Admiral

1958 – Spaletat dhe shiritat e mëngëve

për gradat e Flotës Luftarake Detare

Për organizimin dhe fillimin e aktivitetit të Flotës Detare Ushtarake fillimisht pati vështirësi, pasi deri në këtë kohë Flotilja

ishte në Durrës, kurse me urdhrin e ri ajo duhej të kalonte në Vlorë. Në zbatim të urdhrit, komanda dhe shtabi i flotës u vendosën në një ndërtesë në lagjen "Pavarësia", shërbimi hidrografik në Ujë të Ftohtë, brigada e MRU në bazën e Sazanit kurse brigada e nëndetëseve dhe shkolla e specialiteteve ishin marrë masat për t'u dislokuar në bazën e Pashalimanit.

Përveç vështirësive që lindën nga ridislokimi, zgjerimi i forcave detare në përmasa të tilla, nuk mund të përballohej me efektivat që kishte, veçanërisht me kuadro. Edhe pse qeveria shqiptare i kishte paraprirë këtij zgjerimi duke dërguar disa vite më parë studentë në akademitë e BS, ndër ta kishte grupe studentësh që ende nuk i kishin përfunduar studimet. Prandaj lindi nevoja e kalimit në forcat detare të shumë kuadrove nga repartet e artilerisë kundërajrore dhe bregdetare të ushtrisë. Ndërkohë, pranë shkollës së specialiteteve u ngrit një kurs 9-mujor me detarë që kishin mbaruar shkollën e mesme dhe që kishin aftësitë e duhura për t'i titulluar oficerë.

Pra, viti 1958 mund të quhet viti i një ndryshimi të madh në forcat detare shqiptare. Ato përfaqësoheshin në MMP nga kapiten i rangut I Abdi Mati dhe kishin këtë strukturë:

1. Komanda dhe shtabi i FLD

– komandant – kapiten i rangut I Teme Sejko

– shef i degës politike – kolonel Hajdar Aranitasi

– komandant prapavije – kolonel Bedri Gjergji

– shef shtabi – kapiten i rangut II Mark Plani dhe anëtarë shtabi kapiten-lejtnant II Sezai Osmani, kapiten-lejtnant II Seit Jonuzaj, kapiten II Xhemali Milori, kapiten I Perlat Molla, kapiten-lejtnant II Qemal Hysaj, kapiten-lejtnant II inxhinier Tahir Hoxha etj.;

2. Brigada e Nëndetëseve (Br. ND), me vendbazim në Pashaliman;

3. Brigada e Mbrojtjes së Rajonit të Ujërave (Br. MRU), me vendbazim në Sazan, ku përfshiheshin:

– grupi i gjuajtësve detarë (GJD), me katër gjuajtës detarë;

– grupi i minaheqëseve (MH), me dy minaheqëse të vogla;

– grupi i motosilurueseve (MS), me gjashtë motosiluruese tip 123-biz;

4. detashmenti i anijeve ndihmëse (DAN) në varësi të komandës së prapavijës së Flotës në Vlorë;

5. shkolla e specialiteteve (e transferuar nga Durrësi në Pashaliman);

6. rajoni i pikave sinjalovrojtuese (PSV) pranë komandës së Flotës në Vlorë;

7. shërbimi hidrografik me qendër në Ujë të Ftohtë (tek “Shtatë Pallatet”).

Pas dy vjetësh pune intensive nga komanda, shtabi, gjithë repartet e Flotës, xhenios së ushtrisë si dhe, falë mbështetjes së qeverisë, në mesin e vitit 1958 përfundoi ndërtimi i bazës së Pashalimanit, rikonstruksioni i bazës së Sazanit si dhe kompletimi i reparteve të Flotës.

Për të festuar rezultatet e arritura në zhvillimin e modernizimin e forcave detare si dhe për t’ia bërë ato të njohura popullit, u vendos që me rastin e përvjetorit të Ushtrisë Popullore të zhvillohej në gjirin e Vlorës një **paradë detare.**[188] Të gjitha anijet mbiujëse e nënujëse u rreshtuan sipas reparteve përballë bregdetit të Ujit të Ftohtë dhe në orën 09:00 komandanti i FLD-së, i hipur në një motoskaf, kaloi në revistë anijet, që me ceremoni kishin ngritur flamujt e zbukurimit. Për këtë manifestim, përveç shtypit shqiptar, shkroi edhe shtypi ushtarak i BS, Rumanisë, Bullgarisë etj., që u bënin jehonë rezultateve të arritura nga flota shqiptare si vend anëtar i Traktatit të Varshavës.

Me këtë rast, për punën e mirë në riorganizimin dhe kompletimin e forcave detare, shefi seksionit të Marinës pranë MMP Abdi Mati dhe komandanti i Flotës Teme Sejko u graduan **ku-**

188 Data 10 Korrik festohej si dita e krijimit të Ushtrisë Popullore, pasi më 10 korrik 1943 u krijua Shtabi i Përgjithshëm i Ushtrisë Nacional-Çlirimtare.

ndëradmiralë, ndërsa shumë kuadro të tjerë u graduan jashtë radhe si dhe u bënë dekorime. Gjithashtu, për t'iu përgjigjur nivelit të zhvillimit të forcave detare shumë kuadro e detarë u dërguan për specializim në BS.

Në vijim, efektivat e flotës intensifikuan stërvitjet në bazë dhe në det. Në verën e vitit 1959 edhe efektivat e katër nëndetëseve i kishin realizuar objektivat për marrjen në dorëzim të tyre, ndërkohë që nga anijet mbiujëse specialistët sovjetikë ishin larguar. Prandaj nga MMP u vu detyrë përgatitja dhe zhvillimi i një stërvitjeje me qëllim përpunimin e bashkëveprimit të llojeve të ndryshme të armëve të ushtrisë në bregdet, në kushtet e një zbarkimi të mundshëm armik nga deti.

Për zhvillimin e saj u caktua si vend rajoni i gjirit të Drinit. Pasi u bënë të gjitha përgatitjet e nevojshme, në shkurt 1961 u vendos fillimi i stërvitjes së koduar Drini-61, ku, nën drejtimin e komandantit të FLD-së Hito Çako, morën pjesë:

– Brigada e nëndetëseve shqiptare dhe nëndetëset sovjetike të dislokuara në gjirin e Vlorës;

– Brigada e MRU (tetë minaheqëse, katër gjuajtës detarë, cisterna e naftës Patosi, anija silurëkapëse dhe gjashtë motosiluruese) si dhe detashmenti i anijeve ndihmëse;

– Artileria Bregdetare Durrës–Rodon–Shëngjin;

– Repartet bregdetare të këmbësorisë të rajonit Durrës-Shëngjin dhe Aviacioni Ushtarak Shqiptar.

Në stërvitje morën pjesë komanda dhe shtabi i FLD-së, përfaqësues nga Shtabi i Përgjithshëm e Ministria e Mbrojtjes, ndërsa nga pala sovjetike një grup këshilltarësh (si vëzhgues) nën drejtimin e kundëradmiralit Kulik, të gjithë të vendosur në Bazën Lundruese Tomori.

Stërvitja zgjati 10 ditë dhe u zhvillua në kushtet e një moti të keq, mbi mesataren, por kjo gjë nuk ndikoi në realizimin e planit të

stërvitjes. Në plan ishte parashikuar ndeshja me forcat e kundërshtarit, që do të “zbarkonin trupa” nga deti dhe ajri në bregdetin shqiptar. Veprimet e “armikut” u imituan nga anijet ndihmëse.

Në gjirin e Drinit u provuan të gjitha llojet e armëve në përdorim. Aty u kontrolluan faktikisht të gjitha elementet kryesore të veprimeve luftarake të forcave detare, si çarja e brezit të mbrojtjes nga nëndetëset, qitje me silurë si dhe kryerje zbulimi nga ana e tyre. Ndërsa anijet mbiujëse u ngarkuan me mina detare, u krye imitimi i vendosjes së minave, çminimi i zonave të minuara nga minaheqëset me të gjitha llojet e çminuesve, u krye detyra e kërkim-asgjësimit të nëndetëseve “armike” dhe sulmi kundër tyre nga grupi kërkues-goditës i gjuajtësve detarë (GKG), duke u shoqëruar me qitje faktike me bomba thellësie e reaktive, ndërsa motosilurueset realizuan qitjen me silurë.

Ndërkohë, anijet ndihmëse furnizuan anijet luftarake me ujë, naftë e ushqime në det (ditën dhe natën) në kushtet e motit të keq, në pika të ndryshme të qëndrimit të tyre etj.

Kjo ishte stërvitja e parë e madhe e zhvilluar nga Forcat Detare Shqiptare, si nga planifikimi ashtu edhe nga realizimi faktik.

XVII. BAZA E PASHALIMANIT – KRIJIMI I BRIGADËS SË NËNDETËSEVE

Ndërtimi i bazës dhe përgatitja paraprake e trupave

Vendimi për ndërtimin e bazës së Pashalimanit u mor nga shtabi i Traktatit të Varshavës, duke u nënshkruar marrëveshja dypalëshe nga Nikita Hrushovi dhe Enver Hoxha, ku investimet ishin të qeverisë sovjetike dhe ndërtimin e merrte përsipër qeveria shqiptare.

Pas ardhjes së grupit projektues të Forcave Detare sovjetike, u vendos ndërtimi i bazës sipas shtrirjes që ka edhe sot, duke u parashikuar ngritja e ndërtesave të efektivave të brigadës së nëndetëseve, me mjediset e nevojshme për fjetje, ushqim, zyra etj., ofiçina, shkolla e specialiteteve për përgatitjen e detarëve të rinj, shtrirja e linjës së tensionit të lartë Vlorë–Orikum–Pashaliman, ndërtimi i ujësjellësit Tragjas–Pashaliman, depot e hidrokarbureve në Radhimë, thellimi i ujorit të bazës dhe ndërtimi i komplekseve të banimit në Orikum (shkollë, shtëpi banimi për familjet e oficerëve shqiptarë e sovjetikë, kinema, klub etj.). Për kryerjen e punimeve sipas projektit, në Pashaliman u krijua një grup i posaçëm anijesh ndihmëse, në të cilin bënin pjesë anija thelluese (dhethithëse) Adriatiku, e ardhur nga Bashkimi Sovjetik, cisterna e naftës Patosi (ish-Linda), tërheqësi Mujo Ulqinaku dhe një anije zhytësish, në të cilat, krahas komandantëve sovjetikë, u emëruan edhe komandantët shqiptarë, përkatësisht Izet Veçani i anijes thelluese Adriatiku, Rahmi Mborja i cisternës Patosi, Avdulla Hoxha i tërheqësit Mujo Ulqinaku dhe Spiro Papa i anijes së zhytësve.

Gjatë punës u kapërcyen vështirësi të shumta, si pengesa të nënujshme në thellimin e ujorit të bazës, vështirësi të terrenit në hapjen e kanalit të ujësjellësit apo të linjës elektrike të tensionit të lartë etj. P.sh., gjatë thellimit të ujorit të bazës u zbulua një anije druri e ngarkuar me rreth 40 m3 gurë, mbytur rreth 100 vjet më parë. E megjithatë, në fillim të shtatorit 1958 baza detare u bë gati të priste nëndetëset.

Ndërkohë që qysh një vit më parë, më 12 nëntor 1957, në fushën e shkollës së instruksionit të forcave detare në Durrës (sot fusha e shkollës së mesme "Gjergj Kastrioti") u grumbulluan oficerë madhorë, kuadro të rinj e detarë, ku komanda e Flotiljes dhe ajo e Mbrojtjes Bregdetare nga varej Flotilja, u njohën me urdhrin e Ministrisë së Mbrojtjes Popullore për krijimin e Brigadës së Nëndetëseve, me organikën e mëposhtme:

– komandant i brigadës kapiten i rangut II Xhemal Shani, zv/komandant për punën politike kapiten I Mihallaq File, shef shtabi kapiten-lejtnant I Piro kola dhe anëtarë shtabi kapiten-lejtnant II Vasil Palodhi, kapiten-lejtnant II Skënder Sulku, kapiten II Naim Seseri, kapiten-lejtnant II Skënder Spahivogli etj.;

– në nëndetësen I: komandant Dashamir Ohri, zv/komandant Paskal Thanasi, zv/komandant për punën politike Selim Pira dhe kryemekanik Ilmi Kapo;

– në nëndetësen II përkatësisht Muharrem Lulolli, Sezai Kasaj, Enver Kalluci dhe Korab Mejdani;

– në nëndetësen III: Spiro Kote, Resmi Shameti, Milto Zhamo dhe Safet Hysi;

– në nëndetësen IV: Shyqyri Çuka, Petrit Myftiu, Petrit Shehu dhe Asti Popa;

– komandant i bazës lundruese Stavri Çika dhe zv/komandant Jani Bushi.

Gjithashtu, u komunikuan emrat e detarëve sipas

nëndetëseve, të cilët brenda muajit dhjetor 1957 u transportuan nga Durrësi në Sevastopol me dy anije sovjetike udhëtarësh, Krime dhe Bellostrov, si dhe me disa anije ushtarake sovjetike për në shkollën e specialiteteve të nënujësve në bazën detare të Sevastopolit (Deti i Zi), për përgatitje speciale.

Kursi i kualifikimit, i parashikuar për një periudhë 5-mujore, u krye në kabinete mësimore bashkëkohore, ku mësimi zhvillohej nga instruktorë sovjetikë dhe përkthehej nga oficerët shqiptarë, që kishin kryer studime në BS. Në të njëjtën kohë, oficerët shqiptarë të nëndetëseve, përveç mësimeve në kabinete, dilnin edhe në det për praktikë me nëndetëse sovjetike. Njëkohësisht, nisi përkthimi nga gjuha ruse i rregulloreve dhe i udhëzimeve teknike të nëndetëseve e mjeteve të tyre teknike. Pas përfundimit të programit, ekuipazhet shqiptare u kthyen në Shqipëri me anije transportuese ushtarake sovjetike.

Ardhja e nëndetëseve

Në korrik 1958, sipas marrveshjes midis Traktatit të Varshavës dhe qeverisë shqiptare, në bazën ushtarake-detare sovjetike të detit Baltik Bolldaraj, Rigë (Letoni), mbrriti urdhëri për përgatitjen e katër nëndetëseve dhe të një baze lundruese për lundrim nga Riga për në Pashaliman (gjiri i Vlorës). Pas disa ditësh, ato lanë këtë bazë për t'u përgatitur për lundrim të gjatë në bazën Kaliningrad (ish-Keninsberg), po në detin Baltik. Gjatë ditëve të përgatitjes, ekuipazheve sovjetike iu bashkuan edhe kuadrot shqiptarë, që kishin përfunduar studimet në akademitë detare Krillov dhe Voroshillov të Leningradit (sot Sant Petërsburg), si dhe një grup oficerësh të forcave detare shqiptare, ku bënin pjesë komandantët, zv/komandantët dhe kryemekanikët e çdo nëndetëseje me disa detarë, nën drejtimin e komandantit të Brigadës së Nëndetëseve Xhemal Shani. Gjatë lundrimit për në

Shqipëri ata do të dublonin kuadrot dhe detarët sovjetikë sipas funksionit në çdo nëndetëse. Pas një pune pothuajse njëmujore, ky grup anijesh ushtarake (në përbërje të së cilit ishin katër nëndetëse, baza lundruese Njemçinov, një cisternë karburanti dhe një anije transporti ushtarake), më 2 gusht 1958 u çbregëzuan nga baza sovjetike për në Shqipëri (Pashaliman).

Njësia komandohej nga kapiteni sovjetik i rangut I Jegorov. Ai, gjatë gjithë rrugës, së bashku me komandantin shqiptar kapitenin e rangut II Xhemal Shani, me shumë kujdes e disiplinë përballuan lundrimin e gjatë, duke dalë nga deti Baltik, nëpërmjet Detit të Veriut në oqeanin Atlantik. Pas kalimit nëpër kanale e ngushtica, motin e keq në gjirin e Biskajës etj. u futën në Mesdhe dhe mbrritën në ngushticën e Otrantos.

Pas gati një muaj lundrim, në mëngjesin e 31 gushtit 1958, në horizont u shfaq ishulli i Sazanit. Pranë tij pritnin për të për-shëndetur ardhjen e nëndetëseve dy motosiluruese të bazës së Sazanit, në njërën prej të cilave ndodhej komandanti i Flotës, kapiten i rangut I Teme Sejko, së bashku me këshilltarin e tij sov-jetik, kapitenin e rangut I Kulik. Kurse në Pashaliman u organizua një pritje festive. Tashmë Shqipëria u pajis me mjete ushtarake detare të fuqishme bashkëkohore.

Sipas organizimit që u bë në këtë kohë, përveç organikës së brigadës së nëndetëseve, që u pasqyrua më lart, në varësi të saj ishin edhe:

– komanda e vendbazimit të Pashalimanit, që ishte komandë prapavije për të gjithë repartet detare, të dislokuara qoftë edhe përkohësisht në Pashaliman;

– ofiçina e riparimit së bashku me dokun lundrues;

– pika sinjalvrojtuese (PSV) e hyrjes në bazën e Pashalimanit

– “kabineti stërvitor i sulmit” i nëndetëseve, që administrohej nga shkolla e specialiteteve dhe që shërbente për përgatitjen e

kuadrove komandues të kësaj brigade.

Marrja në dorëzim e nëndetëseve. Zbatimi i detyrave luftarake

Periudha 3-vjeçare e përbashkët e ekuipazheve shqiptare dhe sovjetike të nëndetëseve në Pashaliman ka qenë një nga etapat më të rëndësishme për realizimin e objektivave dhe detyrave, që çoi në krijimin e **Brigadës së Nëndetëseve Shqiptare**. Kjo etapë filloi më **17 shtator 1958,** kur, në prani të ministrit të Mbrojtjes Popullore Beqir Balluku dhe komandantit të FLD-së Teme Sejko, në mënyrë ceremoniale u ngrit **flamuri shqiptar** në bazën lundruese dhe në çdo nëndetëse, gjë që shënoi ligjërisht kalimin e tyre në pronësi të shtetit shqiptar.

Nga ky moment ekuipazhet shqiptare, derisa të merrnin në dorëzim nëndetëset profesionalisht, do të ishin në varësi të palës sovjetike, kurse komandantët shqiptarë të nëndetëseve do të vareshin nga komanda e Brigadës së Nëndetëseve.

Ja disa të dhëna taktiko-teknike të nëndetëseve të ardhura në Shqipëri:

– nëndetëse të tonazhit të mesëm tip C(S)-613;

– tonazhi = 1.100 tonë, gjatësi 76 m e gjerësi 6,3 m;

– thellësia më e madhe e zhytjes: 200 m;

– koha e qëndrimit nën ujë: 30 ditë;

– fuqia motorike: motorë dizel 2 x 2.000 kf, elektromotorë (për lundrim nën ujë) 2 x 1.350 kf, elektromotorë për lundrim ekonomik 2 x 50 kf;

– 224 x 652 kg copë bateri akumulatore;

– ujë për baraspeshim: 300 tonë, koha e zhytjes normale: 5 min dhe koha e zhytjes së shpejtë: 45 sek;

– trashësia e trupit kryesor = 18–21 mm çelik special;

– armatimi: Katër tuba lëshimi silurash (silurëhedhëse) në pjesën e përparme dhe dy në pjesën e prapme, dhjetë silura me gaz-avull (katër në silurëhedhëset e ballit dhe gjashtë rezervë në kthinën e ballit, dy silura elektrike vetëdrejtuese në silurëhedhëset e prapëses (pjesës së prapme).



Pamje e një nëndetëseje tip C-613

Në fillim të vitit 1959, në Pashaliman erdhën edhe tetë nëndetëse të tjera po të të njëjtit tip, të shoqëruara nga baza lundruese sovjetike Katjelnikov, njësi që varej nga komanda e nëndetëseve e Detit të Zi. Tani në gjirin e Vlorës Traktati i Varshavës kishte një bazë të avancuar në Mesdhe, si kundërpeshë e Flotës VI Amerikane. Për këtë arsye, komanda sovjetike në Pashaliman kishte si detyrë kryesore mbajtjen në nivel të lartë të gatishmërisë luftarake, ndërtimin dhe përsosjen e infrastrukturës kundëratomike në gjirin e Vlorës etj.

Pas përfundimit të fazës së parë stërvitore me nota pozitive të ekuipazheve shqiptare nën drejtimin e specialistëve sovjetikë, në verën e vitit 1959 filloi përpunimi i fazës së dytë të përgatitjes luftarake. Të gjitha elementet stërvitore të fazës së dytë u zhvilluan me sukses në katër nëndetëset me ekuipazh të përbashkët, duke

arritur që pas çdo lundrimi kuadrot e detarët shqiptarë ta ndienin veten më të aftë e të sigurt për marrjen në dorëzim të tyre. Në kohën e marrjes në dorëzim të nëndetëseve, u bënë ndryshime në kuadrin komandues të brigadës, ku shef shtabi u emërua Dashamir Ohri dhe komandantë të nëndetëseve përkatësisht u emëruan Petrit Myftiu, Aleko Pojani, Skënder Doçi dhe Beqir Gërbi.

Gjatë kësaj periudhe stërvitore plot përpjekje e përkushtim, një shtytje e mobilizim shumë të madh i dha vizita në bazën e Pashalimanit në maj 1959 e udhëheqësit të asaj kohe të BS **Nikita Hrushovit**, që shoqërohej nga udhëheqësit më të lartë shqiptarë **Enver Hoxha, Mehmet Shehu** etj. si dhe nga kryeministri i Republikës Demokratike Gjermane (RDGJ), **Otto Grotenvald.**



Maj 1959 – Nikita Hrushovi, Enver Hoxha dhe Mehmet Shehu midis efektivave shqiptaro-sovjetikë në Pashaliman

Pasi përshëndetën ekuipazhet e nëndetëseve, të gjithë bashkë bënë një lundrim shëtitës përgjatë bregdetit deri në Sarandë me bazën lundruese Tomori, që drejtohej nga komandanti sovjetik Maksimov dhe ai shqiptar Stavri Çika.

Krahas stërvitjeve në det të efektivave të nëndetëseve vazhdonin edhe përgatitjet në poligonet e shkollës së specialiteteve,

si dhe përgatitja e veçantë e kuadrove shqiptarë. Në interes të përgatitjes së kuadrove shqiptarë dhe sovjetikë, gjatë kësaj periudhe, në verën e vitit 1959 u zhvillua edhe një lundrim 5-ditor në Mesdheun qendror me bazën lundruese Tomori, në rrugëkalimin Pashaliman – Kretë – Qipro – Aleksandri (Egjipt) – Pashaliman, ku morën pjesë shumë oficerë të anijeve mbiujëse dhe nënujëse, si dhe e oficerë të shtabit e të komandës së flotës.



Baza lundruese Tomori (ish-Nemçinov)

Krijimi i bazës së Pashalimanit, si bazë e Traktatit të Varshavës, bëri që vëmendja e vendeve fqinje si Italia e Greqia, si dhe e amerikanëve të shtohej shumë. Prandaj veprimtaria e zbulim-kundërzbulimit u intensifikua. Kësaj situate i përket edhe ngjarja e ndodhur në një mëngjes të korrikut 1959, kur në afërsi të bazës nga bregu u vërejt një pasqyrim drite, që i përngjante reflektimeve të një periskopi.[189]

Meqenëse në këtë zonë nuk ndodhej asnjë nëndetëse e bazës së Pashalimanit, kjo shenjë u konsiderua si periskop i një nëndetëseje të huaj. Për verifikim doli nga baza nëndetësja Nr. 4, që ishte e gatshme. Gjatë kontrollit, ND Nr. 4 u kontaktua me një objekt të nënujshëm (që u mendua si nëndetëse e huaj) në paraportin (radën) e Pashalimanit. Nëndetësja shqiptare i kërkoi nëndetëses

189 Periskop – pajisje optike zbulimi që e përdorin nëndetëset nga pozicioni i nënujshëm për të zbuluar objekte dhe anije në sipërfaqe të ujit. (shën. i autorëve).

së huaj të dilte menjëherë në sipërfaqe të ujit[190], por ajo filloi lëvizjen për t’u larguar nën ujë. Pas alarmit të dhënë, aty mbërritën nga baza e Sazanit gjuajtësit detarë kundër nëndetëseve, të cilët filluan ndjekien e nëndetëses së huaj deri në dalje të gjirit të Vlorës. Ajo mundi të largohej nga ngushtica jugore e gjirit të Vlorës pa u asgjësuar. Në gjyqin e zhvilluar në vitin 1961 ndaj ish-komandantit të flotës Teme Sejko, doli se nëndetësja e huaj kishte qenë amerikane dhe se ai kishte pasur dijeni për afrimin e saj në Pashaliman.

Ndërsa në dhjetor 1959, për qëllime zbulimi, nëndetësja Nr. 4, me komandantin sovjetik Valentin Kozllov dhe atë shqiptar Shyqyri Çukaj, mori detyrë luftarake të kryente një lundrim nga Pashalimani deri në Gjibraltar e kthim, që zgjati një muaj. Gjatë lundrimit në ngushticën e Sicilisë (midis Maltës dhe bregdetit tunizian), në kthim nga Gjibraltari nëndetësja u zbulua nga një anije ushtarake amerikane e grupit të anijeve që shoqëronin kryqëzorin De Mojn. Në këtë kryqëzor ndodhej **presidenti i SHBA Ajzenhauer**, që kthehej nga vizita e bërë në Greqi. Falë aftësisë së komandantit sovjetik, nëndetësja shqiptare mundi t’i shmangej ndjekjes. Pas 48-orësh në gjirin e Sirtes (Libi), ajo vijoi lundrimin për t’u kthyer në bazë. Gjatë ndjekjes, nëndetësja qëndroi në radioheshtje, gjë që krijoi shqetësim në komandën e Brigadës së Nëndetëseve dhe të flotës, pasi ajo nuk mundi të jepte asnjë informacion për situatën në të cilën ndodhej.

Duhet theksuar se deri në mesin e vitit 1960, marrdhëniet midis ekuipazheve shqiptare dhe sovjetike ishin shumë të mira,

ku njëra palë mundohej me ndershmëri për t’u mësuar gjithçka detarëve dhe kuadrove të palës tjetër. Kjo gjë u vrejt edhe kur në prill-maj 1960 erdhi në Pashaliman komandanti i flotës sovjetike të Detit të Zi, admirali Kasatanov, së bashku me një ekip të komandës dhe shtabit të flotës së nënujshme, të cilët në konkluzionet e tyre

190 Historiku i FLD-së, Tiranë, 1986.

vlerësuan punën e madhe dypalëshe të bërë për përgatitjen politiko-luftarake si dhe për rezultatet konkrete që ishin arritur.

Por pas kongresit të Partisë Komuniste Rumune në qershor 1960, ku filloi edhe ftohja midis PPSh dhe PKBS, gjithçka ndryshoi. Si një barometër, vendi më i ndjeshëm u bë baza e Pashalimanit.

Krisja në marrëdhëniet shqiptaro-sovjetike

Shteti Shqiptar në këtë periudhë i kishte tejkaluar synimet për krijimin e një flote të lehtë e të shpejtë në mbrojtje të kufijve të tij detarë. Tani ishte krijuar një forcë detare që duhej marrë në kon-sideratë. Pas Luftës II Botërore, Shqipëria u rreshtua në bllokun e lindjes, që e kryesonte BS, përballë të cilit qëndronte blloku i shteteve perëndimore me SHBA në krye, të cilët kishin krijuar edhe traktatin ushtarak të NATO-s. Vetë rreziku i një lufte të re, lindi nevojën e krijimit të Traktatit të Varshavës më 14 Maj 1955, si aleancë mbrojtëse. Pas ratifikimit nga të gjitha vendet anëtare, u formua shtabi ushtarak, në të cilin merrte pjesë nga një përfaqësues i çdo vendi, me të drejta të barabarta, ku vendimet merreshin me konsensus. Një nga vendimet që mori ky traktat ishte edhe ndërtimi i bazës së Pashalimanit, e cila do të ishte në shërbim të kampit, por në pronësi të shtetit shqiptar. Anijet do të merreshin në dorëzim hap pas hapi nga pala shqiptare, ndërkohë që në krye të tyre do të ishin oficerë shqiptarë që kishin mbaruar akademitë në BS. Fillimisht, deri në arritjen e momentit të dorëzimit të anijeve (katër nëndetëseve dhe të bazës lundruese), çdo gjë shkoi mirë.

Por pas mbledhjes së 81 partive në Moskë, në fund të muajit nëntor 1960, ku udhëheqësi shqiptar Enver Hoxha kundërshtoi vi-jën ideopolitike të ndjekur nga PKBS dhe në Kongresin IV të PPSh, të zhvilluar në shkurt 1961, në të cilin përfundimisht u zyrtarizua qëndrimi i papajtueshëm me udhëheqjen sovjetike, marrdhëniet në

bazën e Pashalimanit u përkeqësuan, filluan mosmarrveshjet për t'u mos u mbyllur kurrë.

Nga pala sovjetike filluan zvarritjet e justifikimet, gjë që çoi në konflikt midis komandantit shqiptar dhe atij sovjetik të Brigadës së Nëndetëseve. Ashtu si udhëheqja shqiptare, nëpërmjet organizatës së partisë dhe komandës kishte informuar ekuipazhet e veta për situatën, të njëjtën gjë kishte bërë edhe pala sovjetike. Ndoshta, nuk ishte rastësi emërimi i kapitenit të rangut I Riballko, komandant i forcave sovjetike në bazën e Pashalimanit, si person i rreptë, "dorë e hekurt" në vend të Jegorovit. Të njëjtën gjë bëri edhe pala shqiptare, komandant i FLD-së u emërua kundëradmiral Hito Çako dhe Dashamir Ohri komandant i brigadës së nëndetëseve.

Ndërkohë më 28–29 mars 1961, në Moskë u mblodh Komiteti Konsultativ Politik i Traktatit të Varshavës, ku delegacionit shqip-tar iu kërkua: [191]

– Të hiqej dorë nga Baza Ushtarako-Detare e Vlorës;

– I gjithë territori i kësaj baze të vihej nën kontrollin e qeverisë sovjetike;

– Forcat e armatosura të Marinës Shqiptare të tërhiqeshin nga territori i bazës ushtarake;

– Të gjitha anijet luftarake, ndihmëse etj. t'u jepeshin në dorëzim ekuipazheve sovjetike.

Për të ngritur moralin, besimin tek udhëheqja dhe për të mobilizuar më tepër forcat detare shqiptare, në këtë situatë kritike, kryeministri shqiptar Mehmet Shehu vizitoi bazën. E fill pas tij zv/komandanti i FLD-së së bashku me shtabin erdhën për të qëndruar pranë efektivave, për të qenë afër ngjarjeve, që nuk dihej se çfarë zhvillimi do të merrnin. Ndërkohë, më 15 prill 1961, përballë bazës mbërriti nga BS anija Çiaturi, duke sjellë përforcime për palën sovjetike, si oficerë, ushtarë, detarë, ushqime, hidrokarbure etj., por

191 Ramiz Alia, Jeta ime (kujtime), Tiranë, 2010, f. 233–34.

ajo nuk u lejua nga pala shqiptare që të futej në bazë.

Porosia ishte e qartë: “Të evitoheshin përplasjet, incidentet e panevojshme!”, të cilat në këtë periudhë u bënë shumë të shpeshta. Ato ndodhnin kudo, në kohën e lirë, gjatë shërbimit, gjatë stërvitjeve etj. Ndër to mund të përmenden debatet për dëmtimin e timonit të thellueses Adriatiku si rrjedhim i lëvizjes pa urdhra të anijes nga komandanti sovjetik ose konflikti midis komandantit të Br. së MRU Azis Hasa me këshilltarin e tij sovjetik në Sazan etj.

Ndërsa më **1 maj 1961**, ndodhi incidenti më i rëndë midis efektivave shqiptarë dhe sovjetikë në bazë, ku shkak u bë një provokim i hapur nga pala sovjetike në anijen-bazë Tomori. Gjatë ceremonisë së ngritjes së **Flamurit Kombëtar Shqiptar** dhe atyre të zbukurimit, një detar sovjetik, në kundërshtim me marrëveshjet dypalëshe, ngriti flamurin sovjetik në vend të atij shqiptar. Ky veprim u kundërshtua menjëherë nga detari shqiptar **Tahir Nela**, që preu me thikë litarin e flamurit sovjetik, duke u bërë kështu më pas viktimë e një rrahjeje me grushte nga ekuipazhi sovjetik i bazës lundruese.

Menjëherë, nëpërmjet komandantit shqiptar të brigadës së nëndetëseve Dashamir Ohri u protestua tek komandanti sovjetik Riballko, i cili, pasi ishte i vetëdijshëm për gabimin, kërkoi “falje”. Pas kësaj ngjarjeje me urdhra të MMP, gjithë efektivi shqiptar, kuadro e detarë, në Pashaliman e Sazan kaloi në gatishmëri të lartë luftarake, duke rritur vigjilencën për ruajtjen e nëndetëseve nga ndonjë sabotim i mundshëm nga pala sovjetike dhe rrëmbim të anijeve ushtarake nga ana e tyre. Për këtë gjë masat ishin të dukshme; me urdhër dy gjuajtës detarë nga baza e Sazanit dhe dy tërheqës (rimorkiatorë) të detashmentit të anijeve ndihmëse bllokuan hyrjen e bazës së Pashalimanit për të parandaluar kështu lëvizjen e anijeve pa urdhra dhe pa dijeninë e komandës shqiptare.

Pas kësaj date, incidentet ishin të shpeshta, çdo ditë kishte ngjarje, debate të nxehta midis palëve, ku situata bëhej gjithmonë e

më e nderë, stërvitjet e punimet e tjera ishin ndërprerë; çdo ditë në bazë do të vinin Ministri i Mbrojtjes, shefi i Shtabit të Përgjithshëm të ushtrisë e oficerë të tjerë madhorë, çdo ditë bëheshin analiza dhe liheshin detyra konkrete. Çdo kuadër e detar i nëndetëseve dhe i bazës lundruese Tomori u trefishua (gjithmonë lëviznin tre persona së bashku).

Pas largimit nga gjiri i Vlorës, fillimisht i tetë nëndetëseve sovjetike dhe i bazës lundruese Katjelnikov, më datën 4 qershor 1961, në bazë të një marrëveshjeje të nënshkruar nga zv/ministri i Punëve të Jashtme të Shqipërisë dhe homologu sovjetik, u vendos që të largoheshin të gjitha efektivat sovjetikë që ndodheshin në vendbazimet e Pashalimanit dhe të Sazanit si dhe familjet e tyre në Orikum e Vlorë. Këtë ditë të dy ekuipazhet ishin rreshtuar përballë njeri-tjetrit për t'u ndarë, por jo si në ditën e mbrritjes. Tani ndarja do të ishte e ftohtë. Edhe në qoftë se kishte ndër ta që donin të përqafoheshin, nuk mundeshin.

Megjithatë, gratë e oficerëve shqiptarë organizuan përcjelljen e grave të oficerëve sovjetikë. Ato erdhën nga Orikumi, së bashku me një grup fëmijësh dhe në mol u dhuruan tufa me lule grave sovjetike. Kishin jetuar së bashku në harmoni për gati tre vjet.



4 qershor 1961 – anijet ushtarake sovjetike

duke u larguar nga gjiri i Vlorës

Kështu, anijet e transportit që kishin ardhur për të marrë ushtarakët sovjetikë me familjet e tyre si dhe materiale të ndryshme, ishin gati për nisje. Nën drejtimin edhe të ish-komandantit të tyre Jegorov, që ishte rikthyer në bazë për të organizuar largimin, pasditen e datës 4 qershor ata u larguan përfundimisht nga Baza e Pashalimanit, pas tre vjet përpjekjesh e pune të përbashkëta.

Menjëherë pas largimit të forcave sovjetike, katër nëndetëset tashmë me efektiv vetëm shqiptar, me urdhër dolën në det. Për një periudhë dyjavore ato qëndruan në spirancë përgjatë bregut lindor të Karaburunit në distancën dy milje larg nga njëra-tjetra, duke u kontrolluar me imtësi e përgjegjësi nga efektivat çdo vend në anije. U kontrolluan armët e mjetet teknike, trupi i nëndetëseve, gjithë mekanizmat, funksionimi normal i tyre për të parandaluar ndonjë aksident të mundshëm nga sabotimet që mund të ishin kryer nga sovjetikët. Nga kontrolli u vërejt se në të katër nëndetëset mungonin detonatorët e silurave. Ato ishin marrë nga sovjetikët para largimit, duke i nxjerrë kështu silurat jashtë gatishmërie.

Paskëtaj filloi normalisht përgatitja politiko-luftarake pa specialistë të huaj, duke i kryer detyrat përmes vështirësive, të rejave të panjohura, mundësive të kufizuara etj. Ndërkohë, më 20 gusht në Pashaliman erdhi Komandanti i Përgjithshëm i Forcave të Armatosura Enver Hoxha, së bashku me Kryeministrin Mehmet Shehu, ministrin e Mbrojtjes Beqir Ballukun etj. Ai u kishte premtuar efektivave detarë të Pashalimanit se pas ikjes së sovjetikëve do të vinte t'i përgëzonte. Me këtë rast u bë një paradë e vogël detare nga katër nëndetëset dhe dy gjuajtës detarë e dy motosiluruese të bazës së Sazanit.

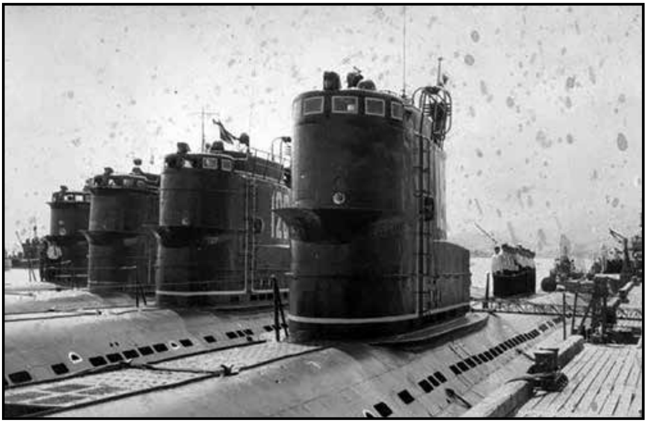
Kësaj përballjeje të detarëve shqiptarë, Ismail Kadareja në vitin 1973 i kushtoi librin Dimri i Vetmisë së Madhe, kurse në vitin 1979 kineastët shqiptarë realizuan filmin Ballë për ballë.

Vijimësi mes vështirësish

Pas largimit të sovjetikëve, u bënë disa ndryshime në komandën e Brigadës së Nëndetëseve. U rikthye Xhemal Shani në detyrën e komandantit të saj. Ndërkohë Dashamir Ohri kaloi në detyrën e zv/komandantit të brigadës për përgatitjen e kuadrove të nëndetëseve, pasi në këto momente nënujësve shqiptarë u dilnin mjaft detyra të vështira; duhet të vijonte puna për konsolidimin e kualifikimit tekniko-profesional të ekuipazheve të nëndetëseve, të sigurohej vijimësia e përgatitjes së detarëve të rinj për të garantuar gatishmërinë luftarake.

Sigurimi materialo-teknik i nëndetëseve ishte tepër i vështirë për shtetin, pasi kishte kosto të lartë, veçanërisht nafta tip DS dhe bateritë akumulatore. Qysh në vitet 1958–59 në bazën e nëndetëseve ishte ndërtuar një ofiçinë e vogël me ndihmën e specialistëve sovjetikë, nga e cila lindi bërthama e specialistëve shqiptarë, të cilët në vijimësi zgjidhën gjithnjë e më mirë problemet e teknikës dhe të nyjave të ndërlikuara të anijeve nënujëse.

Përgatitja serioze e efektivave bëri që në vjeshtën e vitit 1961 Brigada e Nëndetëseve të merrte pjesë në një stërvitje të armatës, ku të katër nëndetëset zunë rajonet e patrullimit Palasë–Sazan–Durrës–Shëngjin, duke qëndruar përkatësisht në to për 72 orë. Pjesëmarrja në dinamikën e një stërvitjeje të madhe vetëm pesë muaj pas largimit të sovjetikëve, i bëri komandantët e rinj të tyre dhe efektivat nënujës më guximtarë si dhe të nxirrnin përfundime mbi arritjet dhe mangësitë e vërejtura gjatë stërvitjes.



Nëndetëset shqiptare pas ikjes së sovjetikëve

Në këtë periudhë vështirësitë ishin nga më të ndryshmet, p.sh. në rastin kur ND-3 duhej të dilte për shërbime mirëmbajtëse në dok, në vendin ku ndodhej doku, nuk mund të zhytej dot në thellësinë që i nevojitej asaj. Prandaj u desh që doku të tërhiqej deri në Raguzë, ku u realizua mbushja e tij me ujë, futja e nëndetëses në të dhe pastaj zbrazja e dokut për t'i bërë shërbimet. Pastaj doku u soll përsëri në vendin e vet. Po ashtu, qëndrimi në mole druri i katër nëndetëseve dhe i anijeve të tjera mbiujëse në kushtet e motit të keq në bazë ishte i pasigurt. Prandaj, brenda viteve '60 u ndërtuan mole betoni.

Në vitin 1966, vit kur u hoqën gradat ushtarake dhe u rivendosën komisarët politikë në ushtri, Brigada e Nëndetëseve kishte këtë strukturë komanduese:

– komandant brigade – Mark Plani dhe komisar Dhori Jorgji
– komandant i ND-1 – Aleko Pojani dhe komisar Enver Kalluci
– komandant i ND-2 – Jak Mandrea dhe komisar Skënder Doçi
– komandant i ND-3 – Petrit Myftiu dhe komisar Ligor Thomai
– komandant i ND-4 – Ibrahim Juba dhe komisar Beqir Gërbi

Disiplina teknike në nëndetëse është kushti themelor i sigurisë së lundrimit, sidomos kur ajo lundron nën ujë. Zbatimi i dety-

rueshëm i kësaj disipline të lartë teknike dhe ushtarake për efektivat nënujës, ka ardhur si rrjedhojë e shumë përvojave të hidhura nga nëndetëset që kanë pësuar dëmtime të ndryshme fatale në shumë flota detare të vendeve të ndryshme të botës.

Për një rast të ngjashëm mund bëhet fjalë edhe për atë çfarë ndodhi në ND-4, në verën e vitin 1967 në Pashaliman. Aty, gjatë procesit të karikimit të baterive, si pasojë e mosajrimit të mjaftueshëm të mjedisit brenda nëndetëses, ndodhi një shpërthim, nga i cili humbën jetën detarët Aleksandër Prifti, Ismail Muhameti e Ruhi Hallkja dhe u plagosën dy të tjerë. Edhe pse nëndetësja u riparua shpejt, humbja e jetës së këtyre detarëve u ndie për shumë kohë në Brigadën e Nëndetëseve.

Kjo ngjarje u bë shkak për forcimin e kërkesave në zbatim të rregulloreve e udhëzimeve. Mbajtja në gatishmëri e nëndetëseve dhe stërvitja e efektivave kishte si qëllim realizimin e detyrave luftarake në det. Një ndër këto detyra ishte ajo e shtatorit 1968, kur dy nëndetëse, morën detyrë luftarake të vëzhgonin lëvizjet e anijeve ushtarake të huaja në detin Jon, të cilat në bashkëpunim me ndonjë desant masiv ajror, mund të sulmonin befasisht Shqipërinë. Gjatë lundrimit në ujërat e detit Jon, nëndetëset iu afruan një anijeje amerikane, pas verifikimit të së cilës mbi to filluan të fluturonin katër avionë luftarakë të NATO-s. Në këtë situatë delikate, dy nëndetëset shqiptare u zhytën në thellësinë e periskopit dhe vijuan lundrimin drejt gjirit të Tarantos. Në momentin kur në zonën e lundrimit erdhën dy destrojerë italianë, ato morën masa për kundërveprim, po të lindte nevoja. Ndërkohë, në perëndim të Karaburunit qëndronin në gatishmëri tri motosiluruese të bazës së Sazanit, të armatosura me silura luftarake. Përballë kepit Santa Maria di Leuca të gadishullit Apenin, nëndetëset shqiptare morën kursin për kthim në Pashaliman. Në këtë lundrim ato u treguan vendeve fqinjë se anijet nënujëse shqiptare ishin në gatishmëri luftarake.

Pas riparimeve të kryera në bashkëpunim me specialistë kinezë, viti 1969 u quajt si vit kthese për lundrime të nënujësve, duke u kurorëzuar në muajin gusht me lundrimin 22-ditor nën ujë të një nëndetëseje. Tani u provua se efektivat shqiptarë ishin plotësisht të aftë të lundronin nën ujë sipas kapaciteteve lundrimore nënujore të këtyre mjeteve. Në një zonë të kufizuar dhe me trafik, siç ishte zona e ngushticës së Otrantos – Hunda e Garganos (Itali, Adriatiku qendror), u realizuan të gjitha llojet e regjimeve të lundrimit e të punimit të agregateve nën ujë etj. Ditën e fundit të lundrimit nënujësit u pritën tek minaheqësja e madhe e Durrësit në gjirin e Durrësit nga shefi i Shtabit të Përgjithshëm Petrit Dume dhe komandanti i Flotës Abdi Mati.

Një nga detyrat taktike të nëndetëseve është edhe lëshimi i grupeve diversioniste në prapavijë të armikut. Pas një përgatitjeje tekniko-profesionale e fizike të kombinuar u arrit krijimi i një grupi zhytësish me aparat IDA-51. Ky grup, në një natë pa hënë në verën e vitit 1969 zbarkoi në bregdetin pranë shkollës së instruksionit në Pashaliman, nëpërmjet tubave silurëhedhës të një nëndetëseje nga një thellësi 30 m. Pasi notuan drejt bregut me aparate zhytësish, ata imituan hedhjen në erë të objekteve dhe dëmtimin e mjeteve detare të “armikut”.

Në vijimësi, në vitet ‘70 u planizuan dhe u realizuan edhe dy lundrime nënujore nga nëndetëset: një 10-ditor, Pashaliman – ishulli i Maltës – Peloponez dhe një tjetër 5-ditor në detin Jon. Në kthim, ato duhet të “depërtonin pa u zbuluar” në gjirin e Vlorës, përballë anijeve mbiujëse luftarake të bazës së Sazanit që patrullonin, stërvitje e cila zhvillohej çdo vit midis tyre.

Nënujësit, së bashku me punonjësit e kantierit të riparimit të anijeve të flotës, bënë të pamundurën për kapërcimin e problemeve teknike në zbatim të programit të stërvitjes luftarake; siç ishte lundrimi i nëndetëseve gjatë vitit 1982 me bateri akumulatore të

prodhuara në vend etj.

Më pas, në tetor 1987 brigada e nëndetëseve me drejtues Dervish Jaupin komandant, Petrit Agon komisar dhe Vladimir Barjamin shef shtabi, u transferua në bazën e re detare të Palermos.

Ndërsa në kuadrin e 40-vjetorit të formimit, njësia e nëndetëseve shqiptare e mbylli misionin e saj luftarak, duke u konsideruar një repart dinjitoz, që plotësoi detyrat e ngarkuara luftarake në shërbim të Atdheut.

Ndër vite Br.ND është drejtuar nga kuadro si Xhemal Shani, Dashamir Ohri, Mark Plani, Petrit Myftiu, Fitim Halili, Aleko Pojani, Dervish Jaupi, Mit'hat Islami, Bashkim Kryeziu etj, si dhe inxhinjerët Skënder Spahivogli, Kujtim Peçi, Bujar Shtylla, Bilbil Shele, Vladimir Laluci etj.

Në kujtim të armës krenare nënujore, një nga nëndetëset, pasi u riparua, ruhet si muze në Pashaliman me numrin simbolik “105”.

XVIII. BRIGADA E MBROJTJES SË RAJONIT TË UJËRAVE

Së bashku me detarët e brigadës së nëndetëseve, në nëntor 1957 u mobilizuan edhe detarët që do të shkonin në Sevastopol për marrjen në dorëzim të katër anijeve patrulluese të quajtur gjuajtës detarë (GJD). Detarët mbërritën në Krime (Sevastopol) në dhjetor dhe, pasi u shpërndanë në specialitetet e nevojshme, filluan përgatitjen intensive speciale, ku si përkthyes ishin kuadrot shqiptarë që kishin mbaruar studimet në akademitë detare të BS. Pas një pune përgatitore këmbëngulëse u bë e mundur që në fund të shkurtit 1958, efektivat të imbarkohen në katër gjuajtës detarë, të cilët pas disa ditë lundrimi prej Sevastopolit, të shoqëruar edhe nga dy minaheqëse të mëdha sovjetike, mbërritën më 5 mars në portin e Durrësit.



Ceremonia e ngritjes së flamurit ushtarako-detar

çdo mëngjes (08:00) në anijet e FLD-së

Më **15 mars 1958**, ditën kur dy minaheqëset e ardhura më 1957 filluan çminimin e ngushticës së Korfuzit, në portin e Durrësit u bë ceremonia e ngritjes së flamurit të FLD-së në katër gjuajtësit detarë (GJD). Në këtë ceremoni mori pjesë Enver Hoxha me drejtuesit e tjerë më të lartë të Partisë dhe shtetit shqiptar.

Ishte hera e parë që forcat detare të Shqipërisë pajiseshin me anije të lehta më të mëdha e me të dhëna taktiko-teknike të përshtatshme për kryerjen e detyrave luftarake në bregdetin shqiptar.

Këto anije patrulluese kishin të dhëna taktiko-teknike si më poshtë:

– prodhim sovjetik tip Kronshtad, me ujëzhvendosje 335 tonë;

– 3 motorë x 1,100 kf, shpejtësi 18 nyje (milje/orë), gjatësi 52 m etj.;

– armatim artilerie: një top 85 mm, dy topa 37 mm, tre mitraloza 12,7 mm (dygrykësh);

– armatim kundër nëndetësesh: dy bombahedhës reaktivë në ballë, dy bombahedhës anësorë dhe dy bombalëshues në prapëse. (bomba thellësie kundër nëndetëseve 30 copë dhe bomba reaktive po kundër tyre, 32 copë);

– autonomi lundrimi prej 1.400 milje detare me shpejtësi 12 milje/orë

Pas ngritjes së flamurit shqiptar në to, këto anije më 25 mars 1958 u nisën për në bazën e Sazanit. Ndërkohë që dy minaheqëset e mëdha me ekuipazh sovjetik u kthyen mbrapsht për në Sevastopol. Me këto katër anije ushtarake u formua **grupi i gjuajtësve detarë**, me këtë organikë:

– komandant grupi kapiten i rangut II Azis Hasa dhe komisar Lipe Çollaku

– komandantë të gjuajtësve përkatësisht Petro Treni, Zeqo Feçani, Qemal Hate dhe Mehmet Karashabani

Grupi i gjuajtësve kishte si detyrë kryesore taktike luftën kundër nëndetëseve, detyrë të cilën mund ta bënte secila anije e vetmuar ose si **grup kërkues-goditës** (GKG). Këto anije mund të kryenin mirë detyrën e patrullimit në ruajtje të ujërave detare shqiptare, po dhe detyra të tjera. Armatimi detar dhe veçanërisht ai kundërajror i tyre mund të përdorej në grup kundër objekteve ajrore, detare dhe tokësore. Çdo anije nga ky grup mund të trans-portonte 10 mina detare të mëdha, duke hedhur kështu njëkohësisht në det si grup 40 mina për të krijuar fusha të minuara për pengimin e zbarkimit detar në bregdet. Po ashtu, çdo gjuajtës mund të transportonte rreth 150 trupa ushtarake me pajimet e tyre personale.



Anije patrullimi (gjuajtës detar) tip Kronshtad

Gjatë vitit 1959, në bazë të marrveshjes së qeverisë shqiptare me atë sovjetike për rritjen e forcës goditëse detare, erdhën edhe dy minaheqëse tip T-301, tek të cilat u ngrit flamuri shqiptar më 25 tetor 1959, ndërsa gjatë vitit 1960 erdhën edhe dy të tjera të tilla, si dhe dy minaheqëse të mëdha. Këto menjëherë u plotësuan me ekuipazh shqiptar, përkatësisht me komandantë Aleko Stolin e Zisi Anastasin. Më 23 gusht 1960 në to u ngrit flamuri shqiptar dhe ai

ushtarako-detar.

Si detyrë kryesore minaheqëset e mëdha (MHM) kishin hapjen (pastrimin) e kanaleve dhe zonave të ndryshme ujore nga minat, me shpërthim mekanik (prerje litari të spirancës) dhe me ndikim (me çminues magnetik e akustik). Mund të përdoreshin për shoqërimin e anijeve të transportit pas çminuesve. Si anije të pajisura me aparatura akustike, mund të përdoreshin edhe për kërkim/asgjësimin e nëndetëseve, sepse kishin në armatim edhe bombahedhës kundër tyre. Çminimin ato mund ta kryenin vetëm ose në grup. Gjithashtu, me armatimin artilerik kundërajror që kishin, përbënin një fuqi të konsiderueshme zjarri: dy topa 37 mm (dygrykësh) dhe katër mitraloza 12,7mm (dygrykësh), mundësi transporti deri në 10 mina të mëdha detare (20 mina të mesme e 30 të vogla), si dhe kapacitet transportimi deri në 220 trupa ushtarake me pajime vetjake.

Minaheqëset e mëdha ishin prodhim sovjetik, projekt T–43, me ujëzhvendosjen më të madhe 580 tonë, të pajisura me dy motorë x 1.100 kf me shpejtësi 15 milje/orë, autonomi lundrimi 3.000 milje me shpejtësi 10 milje/orë.



MHM Projekt T- 43

Edhe minaheqëset e vogla tip T-301 bënin të mundur hedhjen në të njëjtën kohë të 60 minave detare të mëdha (në grup), mund të realizonin çminim vetëm ose në grup, mund të transportonin rreth 120 trupa secila dhe të krijonin një perde të konsiderueshme zjarri me dy topa 45 mm dhe dy mitraloza 12,7 mm (dy grykësh), që kishte secila, kundër objekteve detare, bregdetare dhe ajrore.

Pas plotësimit në vijimësi të forcave detare me këta tipa anijesh mbiujëse, si gjuajtësit detarë, minaheqëset të mëdha e të vogla dhe anije ndihmëse, lindi nevoja e organizimit të këtyre anijeve nga grupe të veçanta, në një njësi kompakte. Për këtë, me urdhra të MMP, më **8 janar 1959** u formua Brigada e Mbrojtjes së Rajonit të Ujërave (Br. e MRU) me organikën e mëposhtme:

komandant brigade Azis Hasa, zv/komandant për punën politike Lipe Çollaku, shef shtabi Zeqo Feçani dhe komandant prapavije Bahri Dyrmishi.

Në përbërje të Br. MRU u përfshinë:

1. grupi i GJD-ve me katër GJD tip Kronshtad, me komandant grupi Qemal Hate dhe zv/komandant për punën politike Petrit Gjonça;

2. grupi i MH-ve me dy minaheqëse të mëdha tip T-43 dhe gjashtë minaheqëse të vogla tip T-301, me komandant grupi Guri Laze dhe zv/komandant për punën politike Llukan Ndreko;

3. grupi i motosilurueseve me gjashtë MS tip 123-biz, me komandant grupi Ali Canosinaj dhe zv/komandant për punën politike Rushan Zeneli;

4. një anije silurëkapëse;

5. një anije zhytësish (polumbare);

6. një motoskaf metalik i vogël;

Ndërkohë që gjatë vitit 1959, kur dy gjuajtës detarë me komandantë Qemal Haten e Petro Trenin dhe me komisar Dhori Jorgjin u nisën për riparim kapital në Sevastopol, nga BS erdhën dy

anije ushtarake të tjera të të njëjtit tip, që u plotësuan me ekuipazh shqiptar.

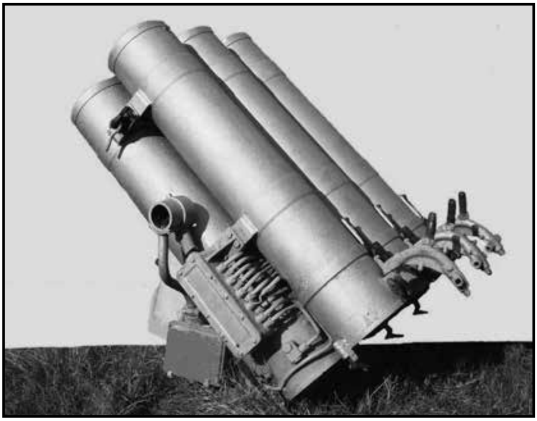
Duke qenë gjithmonë repart i gatishmërisë së lartë, Brigada e MRU kreu të gjitha detyrat luftarake të ngarkuara, si patrullim, verifikim-shoqërim anijesh të ndryshme etj. Duke filluar me motosilurueset e shpejta, që erdhën në fund të vitit 1953 e në vijim, anijet mbiujëse luftarake ishin e vetmja forcë detare në vend që vendosi një regjim të rreptë operativ në ujërat territoriale të Shqipërisë, duke i detyruar anijet e huaja t'u afroheshin brigjeve shqiptare vetëm sipas ligjeve detare ndërkombëtare.

Edhe pas riorganizimeve të ndryshme, anijet mbiujëse luftarake të Br. së MRU edhe me ato të ardhura më pas nga Kina, siç ishin motosilurueset tip Huchuan e anijet patrulluese tip Shangai II, krahas realizimit të objektivave në përgatitjen politiko-ushtarake, ruajtën rreptësisht regjimin operativ të lundrimit në ujërat territoriale të bregdetit shqiptar.

Për Brigadën e Mbrojtjes së Rajonit të Ujërave vlen të theksohet zbatimi i detyrës luftarake për ndjekjen nga tre gjuajtës detarë të nëndetëses së huaj, të futur në gjirin e Vlorës në korrik 1959.

Pas kontaktit të parë me të pranë Pashalimanit, grupi kërkues-goditës vazhdoi ndjekjen e nëndetëses së huaj deri në dalje të ngushticës jugore të Gjirit.Në këtë kohë u dha urdhri për të hapur zjarr kundër saj, por meqenëse ndjekja e saj në det të hapur ishte më e vështirë, ajo mundi të largohej pa u asgjësuar.

Pas 48 orësh, gjatë patrullimit, një nga gjuajtësit detarë mori kontakt me një objekt të nënujshëm, për të cilin urdhri për hapjen e zjarrit ishte i menjëhershëm. Për asgjësimin e këtij objekti u krye bombardimi nga grupi kërkues/goditës me një sasi të madhe bombash thellësie e reaktive



Bombahedhës reaktiv tip BHR-1200,

në armatim të forcave detare shqiptare

Në stërvitjen e parë 10-ditore të forcave detare, të koduar DRINI-61, anijet e Brigadës së MRU, në kushtet e një moti të keq, realizuan me sukses detyrat e ngarkuara si shoqërim, kërkim-zbulim, sulmim kundër nëndetëseve, qitje me silurë, artileri, bomba thellësie, vendosje minash, çminim, bashkëveprim me aviacionin e ABD-të etj.

Situata delikate e krijuar në bazën e Pashalimanit më 1961 bëri që Br. e MRU të kalojë në gatishmëri luftarake Nr. 1. Ndërsa menjëherë më 4 qershor 1961, pas largimit të sovjetikëve, filloi patrullimi i afërt nga dy minaheqëse të mëdha dhe patrullim i largët (12–15 milje larg bregut) nga dy gjuajtës detarë. Ndërkohë, gjashtë minaheqëse të vogla, pasi u furnizuan me mina, qëndruan për një periudhë disamujore gati në pikat e hapjes taktike për krijimin në rast nevoje gjatë bregdetit shqiptar të fushave me mina detare. Po ashtu, dy gjuajtësit e tjerë, pas bllokimit të hyrjes së bazës së Pashalimanit në prag të ikjes së sovjetikëve, së bashku me dy motosiluruese dhe nëndetëset filluan përgatitjet në Pashaliman për festën që do zhvillohej pas largimit të sovjetikëve.

Nga ana tjetër, në Sevastopol (BS), gjatë muajit qershor, efektivat e dy gjuajtësve detarë të Br. MRU po u bënin ballë presioneve sovjetike për t'u larguar nga anijet me të cilat kishin shkuar atje për riparim. Edhe pse dy gjuajtësit ishin gati për lundrim, nuk u lejuan nga pala sovjetike për t'u kthyer në Shqipëri. Pas ndërhyrjes së vazhdueshme të ambasadës shqiptare në Moskë dhe vajtjes atje të kundëradmiralit Abdi Mati, u vendos vetëm riatdhesimi i efektivave. Ata udhëtuan fillimisht me tren deri në Moskë e pastaj me linjë ajrore drejt Tiranës.

Duhet theksuar se efektivat e dy anijeve, nën drejtimin e Dhori Jorgjit, Zisi Anastasit, Zaçe Zhupës etj., gjatë largimit treguan disiplinë e organizim të lartë. Para se të zbrisnin nga anijet, më 1 korrik 1961, ulën me ceremoni flamurin shqiptar, të cilin e morën me vete. Ndërsa gjatë vajtjes për në stacion të trenit ata lëvizën si repart kompakt me këngë rreshtore, ku në krye një oficer flamurtar (i shoqëruar nga dy nënoficerë) mbante Flamurin Kombëtar. Më pas vinte një tjetër flamur, ai i anijeve ushtarake shqiptare dhe portreti i Komandantit të Përgjithshëm Enver Hoxha.

Pas kthimit në Shqipëri, ekuipazhet iu bashkuan Brigadës së MRU Sazan, duke punuar së bashku për realizimin e objektivave në përgatitjen politiko-luftarake dhe zbatimin e detyrave luftarake. P.sh., në muajt tetor–nëntor 1962, Brigada e MRU kreu me sukses çminimin e gjirit të Vlorës me të gjithë llojet e çminuesve, duke krehur e pastruar rrugëkalimet e nëndetëseve, si dhe poligonet e stërvitjes brenda tij. Në përfundim të këtij operacioni, u çminuan tri mina me kontakt,[192] të cilat u asgjësuan me top 45 mm nga minaheqëset e vogla.

Ndër vite, kjo brigadë me vendqëndrim në Sazan, me të njëjtin temp e gatishmëri luftarake, realizoi detyrat e ngarkuara, derisa në fillim të vitit 1965, kur, për shkak të një riorganizimi, u shpërbë si

192 *Historiku i Flotës Luftarake Detare Shqiptare, Tiranë, 1987.*

brigadë, duke u krijuar dy grupe të MRU: njëri që mbetej në Sazan dhe tjetri që do vendosej në Durrës. Në Sazan qëndruan një minaheqëse e madhe, dy gjuajtës detarë tip Kronshtad, tri minaheqëse të vogla tip Sasha dhe gjashtë motosiluruese, kurse në Durrës shkuan një minaheqëse e madhe, dy gjuajtës detarë tip Kronshtad, tri minaheqëse të vogla, një anije silurëkapëse, një anije zhytësish dhe një tërheqës prej druri. Këto grupe më pas, në fillim të viteve 1970, u emërtuan grupe të Anijeve Mbiujëse Luftarake (AML).

Pas ardhjes së anijeve patrulluese kineze tip Shangai II, në vitin 1975 u formuan katër grupe të AML, nga një për çdo vendbazim, përkatësisht në Shëngjin, Bisht Pallë (Durrës), Sazan e Limion (Sarandë).

XIX. ANIJET NDIHMËSE

Ky repart e ka fillesën më 17 tetor 1957, kur në Pashaliman mbrritën anija thelluese (dhenxjerrëse) Adriatiku, cisterna e naftës Patosi, tërheqësi Mujo Ulqinaku dhe një anije zhytësish, të cilat do të merrnin pjesë në ndërtimin e thellimin e bazës së Pashalimanit. Ato u plotësuan me detarë shqiptarë.

Më 25 tetor 1957 në këtë grup anijesh u ngrit flamuri kombëtar shqiptar dhe ai i anijeve ndihmëse. Fillimisht, ky grup u drejtua nga komandant Guri Nazifi (Laze) dhe zv/komandant për punën politike Miço Puro. Me punën mobilizuese të efektivave të këtij grupi anijesh dhe të ndihmës së specialistëve sovjetikë u bë i mundur ndërtimi i bazës brenda afateve të caktuara.



Për të lehtësuar punimet u soll me tërheqje nga BS edhe një mol pluskues, tek i cili u caktua komandant Bibë Kola (fotoja përbri, 1933–1957), i cili pak kohë pas emërimit në këtë detyrë, humbi jetën aksidentalisht gjatë punës në portin e Vlorës. Në kujtim të tij, dokut pluskues, që erdhi po nga BS para mbrritjes së nëndetëseve, iu vu emri “Bibë Kola”.

Në vijimësi për nevoja të forcave detare, ky grup anijesh u plotësua me anije të tjera, si tërheqësi Sami Frashëri, anija çmagnetizuese dhe dy cisterna uji. Me pas erdhën edhe një anije transporti (për transportim silurash, që më vonë u përdor për transportime të ndryshme brenda forcave detare), një silurëkapëse, një anije frigorifer, një maunë transporti,

një motobarkë transporti prej druri e ndërtuar nga kantieri detar Durrës, dy maune cisternë mazuti Marinëza dhe Cerriku, të cilave iu bashkua edhe tërheqësi Kozma Nushi. E pas pak kohësh, përsëri për nevoja të flotës, erdhën nga BS edhe një anije tjetër silurëkapëse, dy motoskafë metalikë paraportesh (katerë rade), një motoskaf për shërbime portuale, si dhe një anije për karikim-ciklimin e baterive të nëndetëseve.

Me ardhjen e këtyre anijeve njëra pas tjetrës, në kuadrin e organizimit të forcave detare, më 30 tetor 1958, u komunikua urdhri për krijimin e **detashmentit të anijeve ndihmëse** (DAN), me komandant kapitenin e rangut III Guri Laze dhe komisar kapitenin e rangut I Kli Mërtiri. Ky repart, tashmë i plotësuar, u vendos në varësi të sektorit të prapavijës së flotës për të kryer çdo lloj detyre që mund t'i caktohej për furnizimin e anijeve ushtarake dhe bazave ushtarake detare. Ja disa detaje për anijet e këtij detashmenti.

Cisterna e naftës Patosi shërbente për furnizimin e anijeve të forcave detare me karburant në bazë dhe në det, transport hidrokarburesh me kapacitet 1.620 tonë, furnizim të depove të karburantit në Radhimë, Sazan e më vonë në Raguzë, Sarandë, Durrës etj.



Cisterna e naftës Patosi

Gjithashtu, cisterna Patosi u përdor edhe për detyra të tjera si lundrime mësimore, ekspedita hidrografike-hidrologjike në Adriatikun jugor e Jon, transport trupash e udhëtarësh etj. Për vetë tipin e motorëve të fuqishëm që kishte, mund të kryente edhe tërheqje anijesh, detyrë të cilën gjatë shërbimit e kreu shpesh.

Kështu p.sh., në vitet '60, cisterna Patosi, së bashku me tër-heqësin Mujo Ulqinaku, ndihmoi për nxjerrjen nga cekëtina me tërheqje në gjirin e Vlorës fillimisht një anije 20.000-tonëshe transporti kineze, më vonë një anije turke, duke u ndihmuar edhe nga një gjuajtës detar i bazës së Sazanit, ndërsa në vitet '70 anijen tregtare jugosllave KVAR në Durrës.

Tërheqësit (rimorkiatorët) ishin anije të fuqishme me avull (me kazan avulli) që u përdorën si anije tërheqëse për 40 vjet në gjithë bregdetin shqiptar. Gjithashtu, tërheqësi Mujo Ulqinaku kishte aftësi që të hapte kanale në fundin e detit me rërë ose lym, për nxjerrjen e anijeve nga cekëtina, pasi ishte i pajisur me timon tip cilindrik. Mund të përdoreshin po ashtu si anije kërkim-shpëtimi në det si dhe për transport trupash.

Cisternat e ujit, me kapacitet 350 tonë secila, shërbenin për furnizimin me ujë të anijeve në bazë dhe në det. Por mund të përdoreshin edhe për furnizim me ushqime, transport trupash etj. Ndër vite, njëra cisternë u përdor për furnizim me ujë të pijshëm të ishullit të Sazanit, të reparteve ushtarake bregdetare në Karaburun, si në Shën Jan, kep të Gjuhëzës, Bristan, Pirg etj. dhe të anijeve të ndryshme tregtare në gjirin e Vlorës kur nevojitej. Ndërsa tjetra, në fillim të viteve '60 kaloi në varësi të flotës tregtare në Durrës për të furnizuar me ujë anije të ndryshme transporti në paraportin dhe portin e Durrësit. Ajo mori emrin cisterna e ujit Pëllumb Baholli.

Anija çmagnetizuese ishte një anije e posaçme druri e pajisur me aparatura për matjen e fushës magnetike të anijeve ushtarake dhe çmagnetizimin e tyre, para kalimit të tyre në zona të minuara

ose para se të kryenin çminim.

Anija e zhytësve **(polumbarja)** ishte një anije e vogël metalike e lundrimit bregdetar për kryerjen e punimeve nënujore të ndryshme nga ana e zhytësve etj. Detyra kryesore e zhytësve fillimisht ishte pastrimi i bazës së Pashalimanit, duke vijuar pastaj me detyra të veçanta nënujore në Sazan, Vlorë, Durrës, Shëngjin e Sarandë.

Anija dhenxjerrëse (thelluese) Adriatiku kishte si detyrë thellimin e ujorit të bazave detare dhe porteve, hyrjeve dhe kanaleve të ndryshme etj.



Dhenxjerrësja Adriatiku

Në vijimësi, anijet ndihmëse zbatuan detyrat e ngarkuara nga komanda e flotës, shpesh edhe në kushte të vështira moti, pasi furnizimi i ishullit të Sazanit me ujë dhe ushqime ishte i përditshëm, në çfarëdo lloj kohe. Po ashtu, ato transportonin ushtarakët, familjet e tyre dhe punonjësit civilë, që punonin në ishullin e Sazanit. Gjatë gjithë viteve të shërbimit anijet ndihmëse realizuan detyrat mbështetëse e furnizuese ndaj nëndetëseve e anijeve mbiujëse

luftarake.

Pas shpërbërjes së Br. MRU dhe transferimit të komandës së Flotës nga Vlora pranë Forcave ushtarako-detare në Tiranë, në janar 1965 edhe detashmenti i anijeve ndihmëse u shpërnda në tre grupe. Një pjesë e tyre, si tërheqësi Sami Frashëri, një anije zhytësish, një anije silurëkapëse, një motoskaf metalik, baza lundruese, anija karikuese, anija frigorifer dhe një anije transporti formuan Grupin e Anijeve Ndihmëse të Brigadës së Nëndetëseve. Në varësi të komandës së Flotiljes Vlorë kaluan tërheqësit Mujo Ulqinaku e Kozma Nushi, cisterna e naftës Patosi, një cisternë uji, maunia Marinëza, një motoskaf metalik dhe motobarka Detari. Ndërsa një anije silurëkapëse, një motoskaf metalik, anija çmagnetizuese dhe një tërheqës prej druri kaluan në varësi të komandës së Flotiljes Durrës.

Grupit të anijeve ndihmëse të Sazanit në tetor 1971 iu shtua edhe motobarka Ylli i Kuq, që do të përdorej në transportimin e materialeve fortifikuese për ishullin e Sazanit, ndërsa disa vite më vonë po për këtë qëllim u transferuan nga Pashalimani në Sazan edhe anija e transportit dhe maunia frigorifer (kjo e fundit gjatë vitit 1975 u rikonstruktua nga KRAF-i, duke u bërë vetëlëvizëse me dy motorë, 2x300 kf).

Pas prishjes së marrëdhënieve me BS, deri në vitin 1972 cisterna Patosi ndër vite kreu dokimin dhe riparime të ndryshme në kantieret e Rjekës (Kroaci) dhe të Triestes (Itali), sepse KRAF-i në Pashaliman vetëm në vitin 1976 mundi të nxirrte për herë të parë në dok (shkallë) anije me tonazh deri në 1.500 tonë. Në këtë vit anijeve ndihmëse iu shtuan edhe dy anije të reja zhytësish, prodhim kinez, të pajisura me mjetet dhe aparaturat e nevojshme për zhytje deri në 60 m thellësi. Me urdhër të komandës së Flotës, ato u dislokuan njëra në Sazan dhe tjetra në Sarandë, në përbërje të grupeve të anijeve ndihmëse të bazave përkatëse.

Tani në grupet e anijeve ndihmëse ishin katër anije zhytësish, përkatësisht nga një për çdo bazë (Durrës, Sazan, Pashaliman e Sarandë). Efektivat zhytës, krahas përgatitjes speciale paraprake

që bënin në çdo bazë, në stinën e verës grumbulloheshin në Pashaliman, ku stërviteshin për t'u aftësuar në zhytje të thella. Ky specialitet në forcat detare e ka filluar veprimtarinë e vet në qershor 1945, kur grupi i parë i zhytësve i sapoformuar filloi punën për nxjerrjen e anijeve të mbytura në portet shqiptare.



1976 – Anije zhytësish kineze

Përgatitja profesionale dhe niveli i arritur nga zhytësit, bëri të mundur montimin e stacionit hidroakustik tip Vollkov në ngushticën jugore të gjirit të Vlorës, në thellësinë 64 m. Me kohë të zgjatur e të mundimshme ata kryen punime nënujore, si për shtrirjen e kabllit elektrik nënujor trefazor Treport – Sazan më 1981, të kabllit telefonik Kepi i Gjuhëzës – Sazan dhe Treport –Sazan po në këtë periudhë etj. Po ashtu, zhytësit e forcave detare punuan për vendosjen e bovave kufizuese dhe montimin e impiantit të ujit të pishëm në Ujë të Ftohtë dhe të hidrokarbureve në gjirin e Vlorës. Duhet përmendur këtu puna heroike e bërë në vitin 1978 nga zhytësit e forcave detare

për pastrimin e turbinave të hidrocentralit të Vaut të Dejës dhe më pas në Koman e Fierzë. Shpesh, ata thirreshin për kërkimin dhe nxjerrjen e kufomave të njerëzve të mbytur, gjatë fatkeqësive të ndodhura në lumenj e liqene të ndryshëm të vendit. Po ashtu, një punë të vështirë bënë zhytësit për pastrimin nga gurët të tunelit të motosilurueseve në Shëngjin dhe atij të nëndetëseve në Palermo.

Ndër vite, gjatë kryerjes së punimeve nën ujë, kanë humbur jetën zhytësit Jani Samara e Shaqir Sharkaj.

XX. SHKOLLA E INSTRUKSIONIT

Si hap i parë paraformues për specialitetet detare mund të përmendet grumbullimi në prill 1945 në portin e Durrësit i një numri rekrutësh (kompania e instruksionit), të cilët filluan përgatitjen ushtarako-speciale nën komandën e Bajram Kajmakut për të shërbyer në anijet e para të forcave detare. Me shtimin e mjeteve detare në vitin 1948, po në Durrës, u krijua shkolla e detarëve me komandant Hajro Banajn e komisar Sotir Naqellarin, për përgatitjen e detarëve të rinj. Kjo shkollë fillimisht u vendos në Currila, Durrës.

Në rrugën e krijimit të një flote ushtarake bashkëkohore ishte i domosdoshëm krijimi i një shkolle specializimi të detarëve të rinj të rekrutuar për të shërbyer në forcat detare. Të mobilizuarit rishtas kishin nevojë të specializoheshin paraprakisht para se të shkonin në anije, për t'u aftësuar në specialitet e ndryshme sipas mjeteve teknike dhe armëve që do t'u shërbenin e do të përdornin.

Me ardhjen e kuadrove të parë detarë që kishin përfunduar studimet në akademitë sovjetike, komandant i shkollës së instruksionit u emërua Shaqir Kapexhiu, zv/komandant për punën politike Skënder Shtylla dhe shef stërvitjeje Kastriot Bitri si dhe kuadro të tjerë që kishin bërë kurse kualifikimi në Jugosllavi. Shkolla e instruksionit e vijoi veprimtarinë e saj në Durrës deri në tetor 1958, kohë kur u transferua në Pashaliman.

U desh të përballoheshin vështirësi të mëdha për ngritjen e shkollës së instruksionit në Pashaliman, pasi nga një vend kënetë

do të kthehej në një garnizon ushtarako-detar i madh. Aty do të përgatiteshin paraprakisht detarë për të gjitha specialitetet e shumë-llojshme. Pjesa më e madhe e detarëve të forcës detare, që

shtohej çdo ditë me anije të reja, do të përgatiteshin pikërisht në këtë shkollë, që përfaqësonte një "anije të madhe" tokësore, ku do të lundronin, do të ndiznin motorët, do të hynin në ndërlidhje, do të mësonin minën, silurën, timonin, busullën etj.

Ndërtimi i godinave iu ngarkua një reparti xhenier të Ushtrisë Popullore, kurse sistemimi, krijimi i mjediseve dhe plotësimi me pajisjet e nevojshme u bë nga efektiva të Flotës nën drejtimin e komandës së shkollës. Në bazë të përvojës sovjetike, funksionimi i saj u organizua në disa ndërtesa. Aty për herë të parë u mobilizuan 1200 detarë:

– *Godina I* – me kabinete për mjetet teknike të lundrimit, të pajisur me busulla magnetike, xhiroskopike ("Girja-M" dhe "Kurs"), me radioshenjues (radiodrejtimmarrës), pajisje të timonit dhe te sinjalizimit pamor etj., ku përgatiteshin kujdestarë anijeje, timonierë, sinjalistë, teknikë (elektricistë) për mjetet teknike të lundrimit etj.



Kabineti i lundrimit pranë kësaj shkolle

– *Godina II* – me kabinete të armëve, pajisur me topa 85 mm, 45 mm e 37 mm dhe mitraloza 12,7 mm; me mina të mëdha dhe të

vogla detare, çminues mekanikë dhe elektromagnetikë; me bomba thellësie mësimore, me bombalëshues dhe bombahedhës reaktivë, me silura mësimore (makete) etj., ku përgatiteshin artiljerë dhe minasiluristë për anijet luftarake mbiujëse dhe nëndetëse.

– *Godina III* – me kabinete, ku ishin montuar të gjitha llojet e radiostacioneve që kishin anijet ushtarake të Flotës luftarake, stacionet e radarëve dhe ato akustike si dhe klasa për përgatitjen e radiotelegrafistëve. Nga kjo godinë kompletoheshin me radistë, akustikë dhe radiotelegrafistë nëndetëset, anijet mbiujëse dhe pikat sinjalvrojtuese (PSV).

– *Godina IV* – me kabinete të pajisura me makete për të gjithë tipat e motorëve kryesorë e ndihmës që kishin anijet ushtarake të flotës. Aty përgatiteshin motoristë, hidraulikë dhe elektricistë për të gjitha anijet e flotës dhe motoristë për PSV-të.

Për drejtimin e gjithë jetës e veprimtarisë në shkollë u bë organizimi në katër kompani, të cilat ndaheshin në toga e skuadra, ku në fund të procesit mësimor, që zgjaste një vit, shkolla kishte të drejtë të bënte përzgjedhjen e personelit që mund t’i duhej për laborantë, instruktorë, komandant toge etj. Si rrjedhim i vëmendjes së qeverisë dhe i punës së palodhur të komandës së Flotës e të personelit të shkollës, u arrit që ajo të bëhej shkolla e instruksionit më e kompletuar në ushtrinë shqiptare. Të gjitha mjetet teknike mësimore, armët e pajisjet për kompletimin e kabineteve të shkollës u sollën nga Bashkimi Sovjetik.

Në fund të vitit stërvitor, para shpërndarjes nëpër reparte, me komision bëhej vlerësimi përfundimtar i njohurive të efektivave, të cilët pajiseshin me dëshmi në tre kategori sipas rezultateve, dëshmi të cilat në shumë raste ishin të vlefshme edhe për punësim në jetën civile pas përfundimit të shërbimit ushtarak.

XXI. SHËRBIMI HIDROGRAFIK

Nga historia botërore e lundrimit detar dihet se detarët orientohen me objekte qiellore në det të hapur, me maja malesh dhe objekte të tjera tokësore kur lundrojnë pranë brigjeve etj. Ndërsa për t'u futur në gjire e porte, përveç objekteve natyrore, ngrihen edhe ndriçues, të cilët ndërtohen në pikat më të dukshme. Të tillë kanë qenë, p.sh., në lashtësi Fari i Aleksandrisë, kolosi i Rodit, kullat me ndriçues në hyrje të gjireve, kanaleve, moleve etj.

Edhe detaria ilire arriti një kulm zhvillimi në shek. IV–II p.e.s. Natyrisht që ky zhvillim duhet të jetë shoqëruar edhe me ndërtimin e objekteve dhe kullave të veçanta orientuese në muret e qyteteve të vjetra ilire, si Rizon, Ulqin, Skoder, Dyrrah, Aulon, Orik, Butrint, Prevezë etj., ku persona të caktuar me pishtarë të ndezur orientonin anijet që vinin nga hapësirat e detit. Por largësia në kohë prej më se 2.000 vjetësh dhe shkatërrimet nga luftërat e pafund të zhvilluara në këto qytete i kanë zhdukur gjurmët e këtyre objekteve.

Megjithatë, gjatë gërmimeve dhe punimeve të ndryshme në qytetin e Durrësit, vitet e fundit janë zbuluar themelet e një ndriçuesi (fari) të lashtë me diametër 8 m, ndërtimin e të cilit arkeologët e vendosin në harkun kohor të shek. IV–III p.e.s.[193] Ndërsa në Vlorë, pranë kishës ortodokse sot, është zbuluar një tjetër bazament me gurë të gdhendur, që, sipas arkeologëve, u përket ndërtimeve të tipit bizantin të shek. VI–XII. Mënyra e ndërtimit dhe pozicioni i vendosjes nënkuptojnë se ky objekt është përdorur si kullë sinjalizimi (ndriçimi) në ndihmë të anijeve që afroheshin e bregëzoheshin në

193 *Gazeta "Shekulli", 11 janar 2012.*

ujorin e brendshëm, afër qendrës së qytetit të sotëm të Vlorës.

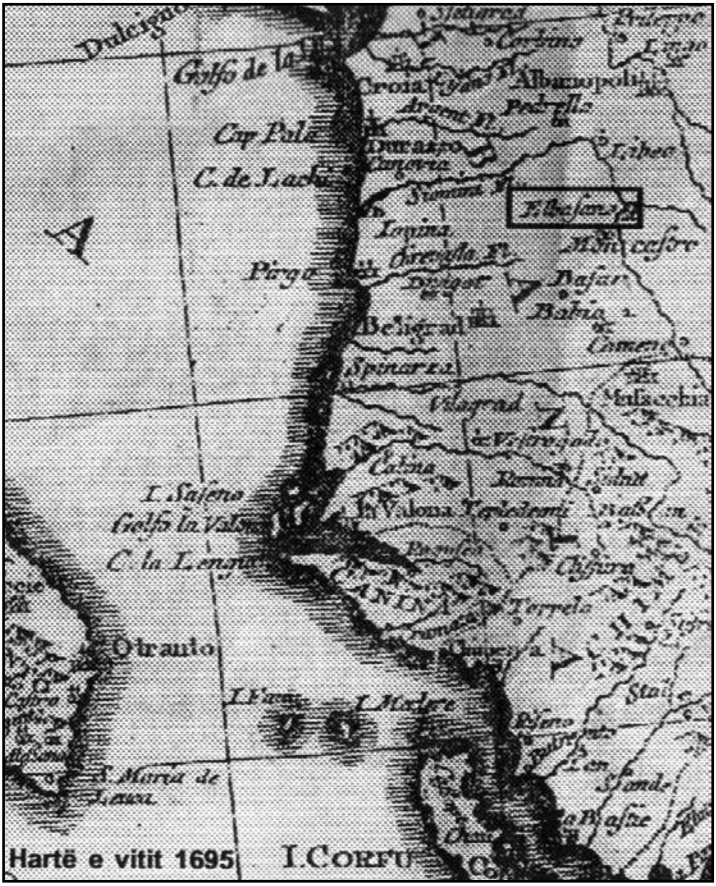


Themelet e ndriçuesit të zbuluar në Vlorë [194]

Por krahas objekteve për orientimin e anijeve në lundrim, drejtuesit e anijeve kishin nevojë edhe për përshkrime e harta të deteve e brigjeve të tyre, ku të përfshiheshin portet dhe objektet tokësore orientuese. Kështu që, krahas pushtimit dhe bastisjeve, si Venediku edhe Perandoria Osmane për interesa të tyre përpiluan harta detare e përshkrime. I tillë ishte edhe Kitab-i Bahriye, botuar në Stamboll më 1513, hartuar në fillim të viteve 1500 nga hartografi dhe komandanti i flotës osmane Pîrî Reis. Në kuadrin e hartografisë mesdhetare, në këtë kitab (libër) është pasqyruar në gjuhën osmane gjithë bregdeti shqiptar bashkë me kështjellat e fortesat në hyrje të çdo porti, kanali apo lumi, që nga Kotori në veri deri në gjirin e Prevezës në jug. Kurse nga zbulimi i një harte venedikase të vitit 1695, ku trojet shqiptare shënohen me emrin **ALBANIA**, kuptohet qartë rëndësia dhe interesimi për bregdetin shqiptar. Në të shënohen portet kryesore si Dulcigno (Ulqini), Medea (Shëngjin), Durazzo, Pirg, Spinarza (Spinarica), Valona, Ragusea (Raguza), Onhesma (Saranda), Butrinto etj., lumenjtë Lyani (Mati), Argent (Erzen), Simani (Semani),

194 *Foto: Arkivi i muzeut historik Vlorë*

Oseada (Vjosa) etj.

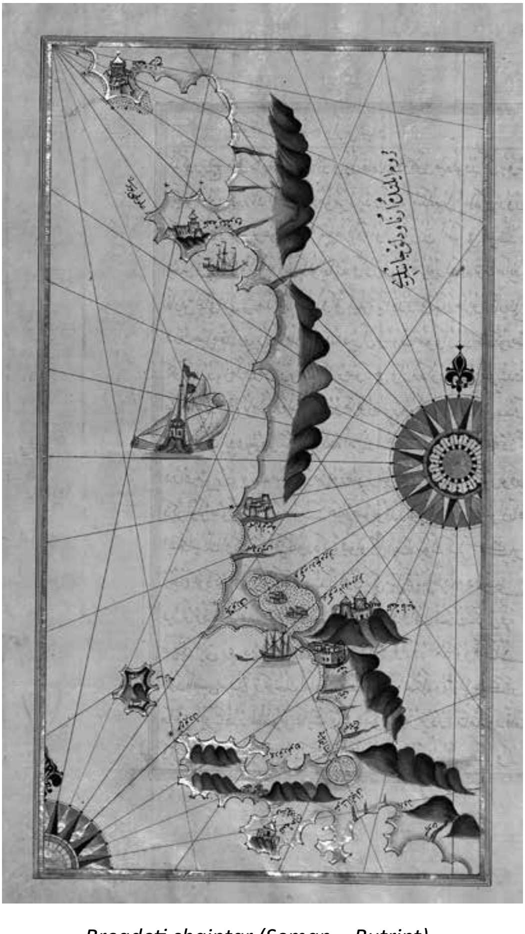


1695 – Hartë venedikase

Bregdeti shqiptar (Ulqin – Igumenicë)

Pasi trojet shqiptare u bënë pjesë e Perandorisë Osmane, edhe ky lloj shërbimi u organizua nga vetë pushtuesit; hartat, njoftimet, korrigjimet, gjithçka përgatitej prej tyre. Po ashtu, edhe venedikasit, raguzanët, anglezët, spanjollët etj., për interesa të tyre, kishin të dokumentuar çka u nevojitej për bregdetin shqiptar. Nga ana tjetër,

detarët shqiptarë ndër shekuj kishin lundruar në këtë bregdet, ata kishin shenjat e tyre dalluese për sigurimin e lundrimit; kishin praktikën dhe përvojën, të cilën e përcillnin nga brezi në brez, duke e pasuruar atë.

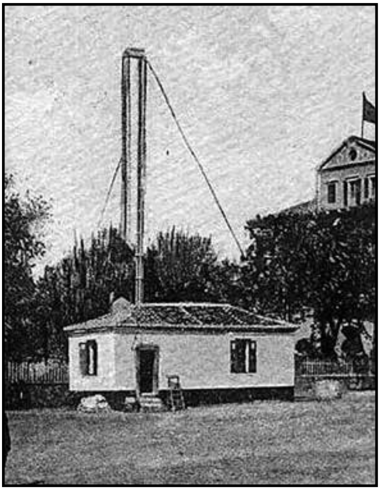


Bregdeti shqiptar (Seman – Butrint)

1513 – Hartë osmane nga Pîrî Reis

Në kuadrin e sigurimit të lundrimit gjatë brigjeve të perandorisë së vet, osmanët ndërtuan edhe në bregdetin shqiptar ndriçues për

orientim.



Sipas të dhënave të deritanishme, ndriçuesi i parë sinjalizues është ngritur në qytetin e Durrësit (fotoja përbri) në vitin 1864. Më pas, për nevoja të lundrimit u ndërtuan ndriçuesi i Sazanit në vitin 1871 dhe i kepit të Rodonit në vitin 1886.

Ja si e përshkruan Baldaçi fenerin e Sazanit, gjatë ekspeditës së tij në qershor 1889:

"Fari i ishullit është një monument i madh dhe i dobishëm, ndërtuar mirë me gurë gëlqerorë, hequr nga afërsia ku hidhen në kulmin e tyre, valët..." [195]

Pas shpalljes së Pavarësisë e deri në fund të Luftës II Botërore, për bregdetin dhe portet shqiptare veçanërisht Italia, Austro-Hungaria, Anglia etj., për interesa të vetat, kanë pasur dokumentacionin e nevojshëm të shenjëzimeve, harta, udhëzime etj., të përpiluara nga institutet dhe shërbimet e tyre hidrografike. Edhe në ditët e sotme harta e udhëzime për bregdetin shqiptar botojnë Anglia, Rusia, Italia, Greqia etj. Botimet angleze Admiralty në kuadrin e sistemit ndërkombëtar të lundrimit, pasqyrojnë gjithçka edhe për bregdetin shqiptar me një saktësi kohore korrigjimi javore. [196]

Shërbimi hidrografik ka për detyrë krijimin e kushteve të sigurisë së lundrimit të anijeve në ujërat detare të një vendi, konkretisht rilevimin e bregdetit dhe të fundit të detit (matjet e

195 Antonio Baldacci, Escursione botanica allo scoglio di Sazani, Revista "Botanica", Firence, 1892.

196 Botimet detare "Admiralty" kanë një sistem javor korrigjimi nëpërmjet botimeve javore "Notice To Mariners" (shën. i autorëve)

thellësive), vendosjen dhe mirëmbajtien e ndriçuesve (fenerëve) detarë, shenjëzimin e rreziqeve lundrimore (cekëtinave, anijeve të mbytura etj.), shenjëzimin e kanaleve (shtigjeve) të lundrimit, përpilimin dhe botimin e hartave, udhëzuesve e botimeve të ndryshme detare, përgatitjen dhe shpalljen e Lajmërimeve për Lundërtarët mbi ndryshimet e situatës lundrimore, furnizimin e anijeve me harta, botime detare, mjete teknike lundrimi etj.

Prandaj, duke pasur parasysh rëndësinë e këtij organizmi, pas Luftës II Botërore, shteti shqiptar, ndër të tjera, filloi të hidhte hapat e parë për krijimin e shërbimit hidrografik.

Fillimisht, nga viti 1945 deri në maj 1947 u riparuan, u ndërtuan dhe u vunë në punë disa ndriçues gjatë bregdetit shqiptar, si ndriçuesi i Shëngjinit, i kepit të Rodonit, i Durrësit, i kepit të Lagit (Selitës), ata mbi anijet e mbytura në gjirin e Durrësit, në molin e Vlorës etj., për të krijuar kushte lundrimi më të sigurta për të gjitha llojet e mjeteve detare të huaja e shqiptare. Këta ndriçues u jepeshin në përkujdesje reparteve ushtarake ose kapitanerisë së portit më të afërt, pasi shërbim i mirëfilltë hidrogafik nuk ekzistonte.

Në vitin 1957, me vendim të shtetit shqiptar dhe me ndihmën sovjetike, u krijua Shërbimi Hidrografik me qendër në Durrës, me shef kapiten-lejtnant Arqile Papadhimitrin. Qysh në fillimet, ky shërbim, i ndihmuar edhe nga specialistë të detashmentit të shër-bimit hidrografik të flotës sovjetike të Detit të Zi, u mor me përgatitjen e hartave, shenjave, objekteve etj., që nevojiteshin për çminimin e ngushticës së Korfuzit. Pas krijimit, ky shërbim, u plotësua me kuadro e specialistë të ndryshëm, si hidrografë, teknikë, sinoptikanë, radistë etj. si dhe me aparaturat matëse e regjistruese të nevojshme.

Në vitin 1958, kur komanda e forcave detare pas riorganizimit, u vendos në Vlorë, edhe shërbimi hidrografik u vendos në Ujë të Ftohtë. Këtu ai u plotësua edhe me seksionin e hartografisë,

sek-sionin e sinoptikës dhe të hidrometeorologjisë me shërbim 24-orësh, i cili merrte dhe përpunonte të dhëna nga vendi dhe rajoni i Mesdheut, hartonte e transmetonte çdo katër orë parashikimin një-, tre- dhe pesëditor të motit për anijet shqiptare e të huaja që lundronin përgjatë bregdetit shqiptar.



1957 – Ndriçuesi jugor i Sazanit

Njëkohësisht, në vitet 1957–58 u projektuan dhe u ngritën shumë kulla, ku u vendosën ndriçues detarë (fenerë) në vendet më të dukshme gjatë bregdetit shqiptar për orientimin dhe sigurimin lundrimor të mjeteve detare, ndër të cilët më të fuqishmit, me një dukshmëri rreth 20–25 milje, ishin ndriçuesi i Durrësit dhe ai perëndimor i ishullit të Sazanit. Ndriçuesit punonin me gaz acetilen. Po ashtu, në shërbimin hidrografik u organizua edhe seksioni i ndriçuesve etj.

Si rrjedhim i një organizimi të mirë, u arrit që çdo anije shqiptare, kur dilte në det, raportonte për çdo mosfunksionim të shenjave dhe ndriçuesve të vendosur gjatë bregdetit shqiptar.

Po ashtu, u krye matja e thellësive dhe rilevimi në gjithë bregdetin shqiptar nga një detashment hidrografik i flotës sovjetike të Detit të Zi, u bënë shënimet e duhura, duke përgatitur kështu materialet e nevojshme për hartimin dhe botimin e hartave të bregdetit shqiptar, që u bë në BS, por që nuk erdhën dot në Shqipëri për shkak të përkeqësimit të marrëdhënieve shtetërore midis vendit tonë dhe Bashkimit Sovjetik.

Pas prishjes së marrëdhënieve me BS, në vitin 1965 organika

e shërbimit hidrografik u shkurtua, duke mbetur vetëm seksioni

i hidrografëve dhe i ndriçuesve, që u transferua në Durrës. Ky shërbim kishte në përdorim një mjet të vogël lundrues, që qu-

hej anije hidrografike, dhe një motoskaf, një bazë materiale të konsiderueshme, të vendosur në mjediset e Akademisë së Detarisë në Vlorë, si dhe grupin e hidrografëve për kryerjen e detyrave operative, si thellësimatje, rilevime hidrografike të zonave të caktuara etj.

Në vitet ‘80 të shek. XX, si pasojë e punës së bërë nga ky grup hidrografik në bashkëpunim me institutin topografik ushtarak në Tiranë, u botua harta e parë detare shqiptare prej kepit të Stilit deri në Karaburun, me shkallën 1:100.000.

Ndërsa vitet e fundit të shek. XX, pas dëmtimeve të ndryshme, si rezultat edhe i pasojave negative gjatë periudhës pas ndryshimit të sistemit ekonomiko-shoqëror në Shqipëri, me ndihmën e aleatëve u riparuan dhe u rivunë në punë të gjithë ndriçuesit e bregdetit shqiptar, tashmë me sisteme diellore.

XXII. RAJONI I NDËRLIDHJES I FORCAVE DETARE

Edhe pse dokumentacioni historik në vendin tonë për ndërlidhjen është shumë i paktë, kuptohet që edhe gjatë hyrjes e daljes nga portet shqiptare, si anijet e huaja dhe ato vendase të transportit, ndër vite sinjale të ndryshme komunikimi sigurisht që kanë përdorur. Në fillimet e shek. XX e më pas, sipas arkivave, njoftimet për lëvizjet e anijeve tona bëheshin me telegrame, ndërkohë që në anije përdoreshin mjetet pamore dhe alfabeti “Mors”. Ndërsa në anijet e para ushtarake gjatë periudhës së mbretit Zog, përveç komunikimit pamor, është përdorur edhe rrjeti radiotelegrafik. Kjo gjë vërtetohet edhe nga arkivat e kësaj periudhe, ku në organikën e forcave ushtarake detare shqiptare ka pasur edhe radiotelegrafistë.

Pas Luftës II Botërore, me rikrijimin e forcave detare shqiptare, lindi nevoja për krijimin edhe të një qendre ndërlidhjeje, që do të shërbente për t’u lidhur me mjetet detare gjatë kryerjes së detyrave në det. Për këtë arsye, në vitin 1950, pranë komandës së Flotiljes në Durrës u ngrit qendra e ndërlidhjes me shef oficerin radist Aleks Tereziu.

Ndërsa me shtimin e anijeve ushtarake dhe krijimin e komandës së Flotës Luftarake Detare në Vlorë, që përbëhej nga reparte të shpërndara në gjirin e Vlorës e në Sazan, si dhe për të drejtuar e komanduar anijet gjatë kryerjes së detyrave luftarake përgjatë bregdetit shqiptar e në det të hapur, lindi nevoja e krijimit të vendkomandës së ndërlidhjes.

Në bazë të studimeve, doli se kështjella e Kaninës ishte një pikë e përshtatshme për sigurimin e ndërlidhjes në gjithë bregdetin.

Prandaj aty u vendos vendkomanda e ndërlidhjes, e cila u emërtua Komanda e Rajonit të Ndërlidhjes. Nën drejtimin e oficerit Hajdar Naska, në dhjetor 1957 filloi përgatitja për instalimin e aparaturave. Në varësi të saj u futën të gjitha pikat sinjalvrojtuese (PSV), që u ngritën në disa pika kryesore të bregdetit shqiptar, si në Shëngjin, Rodon, Durrës, Seman, Uji i Ftohtë, Sazan, Llogara, Palermo, kepi i Qefalit dhe kepi i Stilit.

Ndërlidhja në forcat detare u organizua:

– me radio – sipas radiorrjeteve të caktuara;

– me radiorele,

– me telefon nëpërmjet linjave telefonike Vlorë–Pashaliman, Vlorë–Sazan, Komanda e Flotës–MMP;

– me mjete sinjalizimi, që realizohej me drita, me flamurë sinjalizimi, me mjete zanore dhe me korrier.

Në Komandën e Rajonit të Ndërlidhjes u vendosën aparatura që realizonin ndërlidhje me të gjitha radiostacionet e anijeve luftarake e ndihmëse, duke u krijuar tri rrjete radiondërlidhjeje:

– rrjeti i komandimit;

– rrjeti i bashkëveprimit (me artilerinë bregdetare, mbrojtjen kundërajrore, repartet artmitraliere e pikat kufitare);

– rrjeti i lajmërimit.

Në rrjetin e komandimit të komandës së flotës futeshin:

1. Komanda e Brigadës së Nëndetëseve.

2. Komanda e Brigadës të Mbrojtjes së Rajonit të Ujërave.

3. Komandat e Skuadriljeve të Motosilurueseve.

4. Rajoni i Ndërlidhjes, ku futeshin anijet, skuadriljet dhe pikat sinjalvrojtuese.

Në rrjetin e bashkëveprimit futeshin:

komanda e Flotës me forcat bregdetare, aviacionin dhe repartet e këmbësorisë – në rrjetin e MMP.

Bashkëveprimi midis anijeve të Br. ND, Br. MRU dhe skuad-

riljeve të motosilurueseve bëhej nëpërmjet radiorjeteve të njësisë (grupit). Gjatë lundrimit përgjatë bregdetit, anijet ushtarake hynin në ndërlidhje me PSV-të në kanalin e bashkëveprimit me radio si dhe me sinjale pamore.

Radiorjeti i lajmërimit midis komandës së Flotës dhe njësive (Br. ND, Br. MRU) shërbente për të marrë situatën ajrore, ku të gjitha të dhënat e lajmërimit grumbulloheshin në pikën e infor-macionit luftarak (PIL) në komandën e Flotës.

Bashkëveprimi i reparteve (njësive) të flotës me njeri-tjetrin sigurohej në radiorrjetin e Flotës. Kjo mënyrë organizimi vijoi edhe kur anijet e Flotës u shpërndanë në vendbazimet e tjera, fillimisht në Durrës e pastaj Sarandë, Shëngjin e Palermo, me qendër ndër-lidhjeje të Forcave detare në Tiranë (në vitin 1965).

Aftësimi i personelit të ndërlidhjes ka bërë të mundur sigurimin e ndërlidhjes dhe komandimin e anijeve ushtarake në det, të bashkëveprimit etj., ku mund të përmendet sigurimi i ndërlidhjes me nëndetëset shqiptare gjatë kryerjes së detyrave zbuluese në Mesdhe, me anijet ndihmëse dhe gjuajtësit detarë gjatë lundrimit nga Vlora për në kantieret e riparimit të anijeve të flotës së Detit të Zi në Sevastopol, Zhdanov e Poti në vitet 1959–60, me bazën lundruese Tomori në Mesdhe më 1962, disa herë me cisternën Patosi në Adriatik deri në Trieste (Itali) dhe Rjekë (Kroaci) etj.

Ndërkohë që ndërlidhje e vazhdueshme me radiotelegrafi e foni u sigurua edhe me anijet e flotës tregtare shqiptare nëpërmjet radiostacionit civil të Durrësit në gjithë skajet e globit: prej Lindjes së Largme e deri në Karaibe, prej skajit më jugor të Afrikës deri në atë të Amerikës së Jugut etj.

Po ashtu, gjatë periudhës së ekzistencës së flotës shqiptare të peshkimit, ndërlidhja midis drejtorive të peshkimit dhe mjeteve të peshkimit kryhej nëpërmjet shërbimit 24 orësh në radiostacionet e Vlorës dhe Durrësit.

XXIII. PIKAT SINJALVROJTUESE (PSV) DHE DEPOT E MINAVE DHE SILURAVE

Në nëntor 1953, bashkë me motosilurueset tip 123-biz, anija transportuese sovjetike Suhona solli edhe pajisjet e PSV-ve për gjithë bregdetin shqiptar. Menjëherë, shtabi i forcave detare organizoi rjetin e PSV-ve, ku çdo gjë filloi nga e para. Sipas studimit të relievit, u caktuan edhe vendet ku do të ngriheshin këto pika, që ishin Shëngjini, Rodoni, Durrësi, Semani (Guri i Gomares), Sazani (nga ana lindore e perëndimore), Uji i Ftohtë, Pashalimani, Llogara, Palermo, Kepi i Qefalit e Kepi i Stilit. Sipas organizimit, të gjitha u vendosën në varësi të PSV-së Durrës. Ndërsa në vitin 1957, pas ngritjes të qendrës së radiondërlidhjes në Kaninë (Vlorë), kaluan në varësi të saj.



Për ndërtimin dhe funksionimin e tyre pati shumë vështirësi, pasi, në përgjithësi, u ndërtuan larg vendeve të banuara, në ndonjë rast edhe në vende të izoluara, pa rrugë, ujë, energji elektrike etj.

PSV-të u pajisën me mjete të nevojshme për vrojtim pamor dhe ndërlidhje, si radiostacione tip RSBF, projektorë, motogjeneratorë, stereogypa, dylbi etj., të cilat rritën ndjeshëm mundësinë e vrojtimit dhe të kontrollit të bregdetit shqiptar. Për ta kryer më mirë detyrën e kontrollit të kufirit detar shqiptar dhe

ngushticën e Otrantos, në disa PSV (kryesore) u instaluan radarë (radiolokatorë), ku ai në perëndim të Sazanit[197] (fotoja më lart), në bashkëpunim me pikën e zbulimit të largët po në Sazan, mund të përcaktonte vendndodhjen e anijeve ushtarake të huaja në largësi të mëdha.

Krahas fuqizimit të Forcës Detare shqiptare me anije e pajisje ushtarake për t'u mbrojtur nga deti, gjatë viteve 1953–54 u sollën nga Bashkimi Sovjetik edhe një sasi silurash luftarake, mina detare e minambrojtës.

Fillimisht, minat u vendosën në mjedise të hapura në Porto-Romano, Durrës, pastaj dalëngadalë u ndërtuan depo brenda kushteve teknike për ruajtjen e tyre. Më pas, u krijua një depo e dytë minash në Qafë të Koçiut (Vlorë), ndërsa me organizimin në vazhdimësi të forcave detare dhe përsosjen e taktikave mbrojtëse të vendit, ato u vendosën në Bisht-Pallë (Durrës), Radhimë (Vlorë),



Raguzë, Shënvasil e Shënjan (Karaburun), Shëngjin e Kakome (Sarandë) si dhe u ndërtuan pranë këtyre depove mole betoni për furnizimin në rast nevoje të anijeve minavënëse. Në depot e minave kishte grupe të shërbimit minator, të cilat mirëmbanin dhe bënin përgatitjen paraprake të tyre para hedhjes (ngarkimit në anije).

Forcat detare shqiptare ishin të pajisura me mina të tipit **KB**, P-64 (fotoja përbri) dhe JAM, me të dhëna teknike të favorshme për të kryer minim efektiv në ujërat e bregdetit shqiptar.

– Mina KB, ose e madhe, me përmasa 2.162 x 927 x 1.238 mm dhe peshë 1.065 kg, përmban 246 kg lëndë plasëse; vendoset në

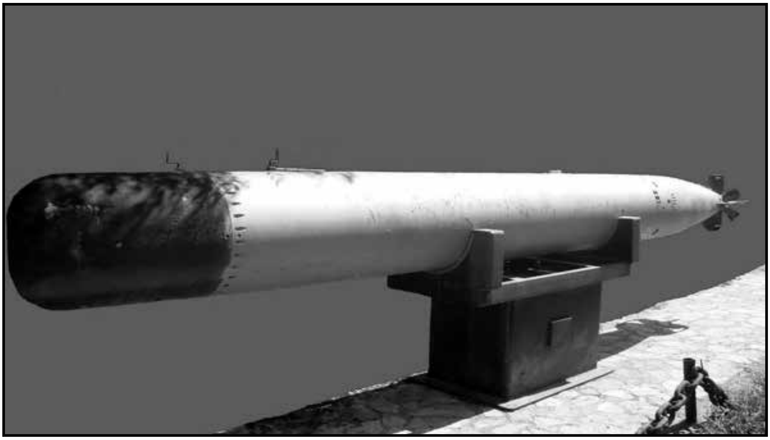
197 PSV – 107 (në perëndim të Sazanit).

thellësitë 2,4–260 m.

– Mina **P-64** me përmasa 1.310 x 810 x 1.080 mm dhe peshë 592 kg, përmban 110 kg lëndë plasëse; mund të vendoset në thellësitë 2–124 m.

– Mina e vogël **JAM** me përmasa 680 x 580 x 980 mm dhe peshë 175 kg, përmban 20 kg eksploziv; mund të vendoset në thellësitë 0,5–53 m.

Gjithashtu, fillimisht në Sazan e Pashaliman (me ardhjen e motosilurueseve dhe të nëndetëseve) e pastaj në çdo bazë detare u vunë në funksionim edhe depot e silurave, personeli i të cilave ruante dhe mirëmbante silurat luftarake në kushtet e nevojshme teknike.



1990 – Silurë Tip 533 mm në armatimin e forcave detare shqiptare

Ndërsa në fillim të viteve 2000, pas trazirave që ndodhën në vitin 1997, u programua dhe u realizua me ndihmën e vendeve aleate, çmontimi dhe asgjësimi i silurave, minave detare, bombave të thellësisë dhe atyre reaktive si dhe i municioneve të panevoj-shme, që ishin akoma në armatimin e forcave detare. Në vijimësi u bë edhe

asgjësimi i disa minave detare dhe municioneve të hedhura në pika të ndryshme në gjirin e Vlorës, duke e bërë këtë zonë plotësisht të parrezikshme.



Pashaliman – 2002

Grumbullimi dhe asgjësimi i armatimit minë-silurë

XXIV. AKADEMIA E DETARISË

Pas prishjes së marrëdhënieve me BS në Shqipëri u kthyen të gjithë studentët shqiptarë që ishin me studime në vite të ndryshme në akademitë detare të BS, pa i përfunduar studimet. Prandaj, më 4 shtator 1961 në Pashaliman u hap shkolla e oficerëve të marinës pranë shkollës së instruksionit, ku për studentët e kthyer u përdorën klasat e kabinetet e kësaj shkolle.

Për mësimdhënie si pedagogë u përzgjodhën kuadro të aftë e me përvojë nga anijet dhe njësitë e Flotës që kishin kryer studimet në akademitë detare sovjetike. U krijua edhe një komision i përbërë nga anëtarë të shtabit të Flotës dhe kuadro specialistë për hartimin e programeve të lëndëve detare, si Qemal Hysaj, Sezai Osmanaj, Seit Jonuzaj, Izet Veçani, Tahir Hoxha etj. Për hartimin e programeve u shfrytëzuan fletoret dhe tekstet mësimore ruse të oficerëve që kishin mbaruar akademitë detare sovjetike. Kurse për lëndët e përgjithshme, si matematikë, fizikë, kimi, mekanikë etj., u bashkëpunua me pedagogë të universitetit të Tiranës për një program të përshtatshëm për Akademinë e Detarisë. Po ashtu, komanda e Forcave Detare dha udhëzimet e nevojshme për marrjen e masave për përgatitjen e bazës materiale, kabineteve të nevojshme etj. Për këtë u vendos që të kopjoheshin të gjitha skemat e kabineteve ekzistuese të shkollës së specialiteteve. Ndërkohë, pranë Ujit të Ftohtë në Vlorë, pikërisht aty ku Sami Frashëri në librin “Shqipëria çka qënë e çdo të bëhetë” parashikonte ngritjen e shkollës së anijerisë, nisën punimet për ndërtimin godinës dhe të mjediseve të ndryshme ku do të vendosej Akademia e Detarisë.

Përgatitja e mësimdhënies dhe plotësimi me literaturë mbetej

një detyrë parësore. Përveç literaturës së shkollës së speciali-teteve, shumë kuadro të Flotës u përfshinë në nismën e faljes së librave të ndryshëm, botimeve detare që kishin siguruar gjatë studimeve në BS. Njëkohësisht, u mblodh nga anijet e gjithë litera-tura teknike e tepërt e specialiteteve të ndryshme dhe u grumbullua në bibliotekën e akademisë, ku një pjesë e pedagogëve përkthyen dhe përgatitën leksionet e tekstet mësimore që u përdorën ndër vite. Këto baza të hedhura bënë që, duke filluar nga brezi i parë i studentëve (viti III, që kishte ndërprerë studimet në BS) në qershor 1962 e në vijim të mbaronin me rezultate të larta Akademinë e Detarisë.

Ja grupi i parë i studentëve të diplomuar në Pashaliman:

Astrit Mezini, Diogjen Gjergji, Ferdinand Myzeqari, Leonidha Dhima, Lutfi Gjika, Muarrem Kuçana, Ndrec Zefi, Ndue Jaku, Perikli Xhixho, Pëllumb Dishica, Rafet Hysi, Rustem Sharkaj, Stiljan Haxhimihali, Sherif Danaj dhe Tasim Meçe.

Pas përfundimit të godinave, transferimit e instalimit të kabineteve në godinën e re në Vlorë dhe përgatitjeve të tjera të nevojshme, u bë e mundur që më 4 shtator 1963 të fillonte mësimi në Ujë të Ftohtë, në Akademinë e Detarisë, që fillimisht u quajt Shkolla Ushtarake Detare, me zgjatje të programit mësimor tre vjet (çdo vit – nëntë muaj mësim, dy muaj praktikë në anije dhe një muaj pushim) dhe me këtë përbërje organike:

– komandant shkolle, kapiten i rangut II Mark Plani;
– shef i degës mësimore, kapiten i rangut III Shaqir Kapexhiu;
– zv/komandant për punën politike, major Raqi Tabaku;
– Komandant kursesh, kapiten-lejtnant Sami Sinani.

Po ashtu u emëruan shefat e cikleve sipas profilit të lëndëve:

– Për lundrimin detar, kapiten-lejtnant I Aleko Stoli;
– Për armatimin e nënujshëm, kapiten-lejtnant I Qemal Hysaj;
– Për artilerinë, kapitenët Delo Canaj dhe Fadil Zeqiri;
– Për elektromekanikën, inxh. kapiten-lejtnant I Tahir Hoxha;

– Për ndërlidhjen, kapiten-lejtnant I Ethem Shkëmbi;

– Për përgatitjen ushtarake, kapiten I Osmën Hosi;

– Për lëndët shoqërore, kapiten Mihallaq File;

– Për shkencat e natyrës, pedagog Astrit Isaraj.

Si lëndë në shkollë do të zhvilloheshin:

– lundrimi detar, mjetet teknike të lundrimit, astronomi lundrimore, hidrometeorologji, manovrim taktik, shmangie e busullave magnetike, praktikë detare etj.;

– armatimi i nënujshëm dhe artileria, ku hynin silurat, minat, çminuesit, bombat kundër nëndetëseve, artileria detare, teoria e qitjes me artileri etj.;

– mjetet radioelektronike, ku hynin radiostacionet, radiolokatorët (radarët), mjetet akustike etj.;

– lëndët elektromekanike, si ndërtim anijeje, pajisjet elektrike etj.;

– taktikë detare;

– lëndët e formimit të përgjithshëm, si matematikë, fizikë, kimi, gjuhë e huaj;

– lëndët politiko-shoqërore;

– lëndët e përgatitjes së përgjithshme ushtarake.

Në mjediset dhe kushtet e reja, komandës dhe trupit pedagogjik iu desh të punonin pandërprerë për përmirësimin dhe ngritjen e nivelit të mësimdhënies, plotësimin e bibliotekës së shkollës me literaturën e nevojshme etj. Njëkohësisht, në programin mësimor u fut praktika lundrimore: viti I dhe II në anijet luftarake, kurse nga viti 1965 viti III filloi praktikën lundrimore jashtë shtetit me anijet e Flotës Tregtare. Po këtë vit, shkolla mori përsipër përgatitjen e kuadrove edhe për flotën tregtare, gjë që kërkoi një rishikim të programit mësimor dhe shtimin e lëndëve të reja që nevojiteshin për këto degë.



Akademia e Detarisë – Vlorë

Kur ishte e nevojshme, pranë kësaj shkolle zhvilloheshin edhe kurse të posaçme kualifikimi. Meqenëse mosha mesatare e personelit inxhiniero-teknik të flotës ishte rritur, lindi nevoja e freskimit dhe shtimit të tij. Për këtë arsye, në vitin 1971 pranë kësaj shkolle u hap një kurs njëvjeçar elektromekanik, për të cilin nga dega mësimore e shkollës u përgatit një program i veçantë.

Akademia e Detarisë gjatë përsosjes së programeve të saj u përfshi në një punë ushtarako-shkencore për zbërthimin e Artit Ushtarak Popullor, duke përcaktuar taktika të drejta për mënyrat e luftës në det në kushtet e bregdetit shqiptar dhe aftësitë e mundësitë e mjeteve detare shqiptare. Për këtë, prej vitit 1969 në shkollë funksionuan kurse kualifikimi për oficerë të trupës.

Ndërsa në vitin 1972, me vendim të Këshillit të Ministrave, Shkolla e Detarisë u ngrit në nivelin e një shkolle të lartë. Kjo diktoi nevojën e ngritjes edhe të nivelit të mësimdhënies mbi bazën e programeve të reja, që i përgjigjeshin plotësisht nivelit të shkollës së lartë.

Njëkohësisht, për rritjen e nivelit profesional të oficerëve

që shërbenin në anije dhe shtabe, u hap kursi i lartë njëvjeçar për përgatitjen e oficerëve në funksione komande dhe shtabi repartesh, ndërsa më vonë u hapën edhe kurse tremujore për oficerë rezervistë. Për të rritur më tej nivelin cilësor të teksteve, në vitet 1973–75 në shkollë funksionoi dega e rregulloreve, duke i kushtuar rëndësi të veçantë përpunimit të gjithë rregulloreve detare të luftimit e të manovrimit, në përputhje me kërkesat ushtarake të kohës. Pas një pune shkencore disavjeçare u arrit që në vitin 1977 efektivat e forcave detare të kishin në përdorim Rregulloren e Flotës Luftarako-Detare në luftim.

Në këto vite, shkolla shqiptare e detarisë mori përsipër zhvillimin e dy konferencave ushtarako-shkencore, ku u rrahën mendime për taktikat e përdorimit të anijeve ushtarake përgjatë bregdetit shqiptar. Gjithashtu, në mjediset e Akademisë u hap muzeu i detarisë shqiptare, ndërsa më vonë u ndërtua edhe kabineti i taktikës, duke i venë emrin e kapitenit të rangut I Azis Hasa, ish-komandant i Akademisë, që drejtoi për shumë vite njësi detare dhe nga viti 1965 Akademinë e Detarisë. Si pjesë e forcave të armatosura shqiptare, studentët e saj gjatë përvjetorëve të ndryshëm morën pjesë në parada ushtarake që zhvilloheshin në Tiranë.

Në 20-vjetorin e formimit të saj, shkolla ishte një institucion i lartë, me një përvojë të madhe mësimdhënieje, me tekste, literaturë e bazë materiale të bollshme, me kabinete që u përgjigjeshin nevojave të përgatitjes profesionale të kuadrove. Në bibliotekën e shkollës gjendeshin libra, dispensa e leksione të ndryshme, përgatitur nga pedagogët e shkollës, studime dhe tema ushtarako-shkencore, me të cilat studentë të ndryshëm mbronin diplomat ndër vite etj. Me vendim të Këshillit të Ministrave, në vitin 1984, shkolla u kthye me një sistem katërvjeçar për flotën ushtarake e tregtare dhe trevjeçar për flotën e peshkimit.

Në këto vite është realizuar edhe lundrimi i gjatë me anijen

tregtare Tirana, prej Durrësit në Havanë (Kubë), ku studentët e Akademisë së Detarisë zbatuan për herë të parë metodën e lundrimit sipas harkut të rrethit të madh (lundrim ortodromik). Në fillim të viteve 1990, pas ndryshimit të sistemit politiko-shoqëror, u krijuan mundësitë e vendosjes të lidhjeve me akademi të ndryshme detare të vendeve të NATO-s, duke bërë të mundur përsosjen e mëtejshme të programeve. Në këtë kuadër, ndikuan pozitivisht praktikat lundrimore në anijet e flotës ushtarake turke gjatë vitit 1993–94, në anijet shkollë të akademisë së Livornos, Itali, gjatë vitit 1996, në anijen shkollë të akademisë detare të Pireut, Greqi, në vitin 1999 etj.

Me vendim Nr. 445 datë 14 gusht 1995, Akademia e Detarisë kaloi në varësi të Akademisë Ushtarake "Skënderbej" duke u quajtur Fakultet i Detarisë, ndërsa në vitin 2000 u quajt "Akademia e Detarisë". Në këto vite u kalua përsëri në sistemin trevjeçar, duke u mbështetur në përvojën gjermane, ku studentët shqiptarë, krahas përvetësimit të programit shkollor, filluan të bëjnë praktikë detare me anije ushtarake të vendeve aleate. Për t'u përmendur është praktika mësimore e kryer në periudhën korrik–shtator 1996 me rrugëkalim: Livorno – Taranto (Itali) – Delgada (Spanjë) –Bermudë – Norfolk – Nju-Jork – Boston (SHBA) – Montreal (Kanada) – Rejkjavik (Islandë) – Vigo (Portugali) – Portoferraio –Livorno (Itali).

Por nevoja e paktë për kuadro ushtarako-detarë çoi në mbylljen graduale të Akademisë së Detarisë në vitin 2006. Ndërkohë që kualifikimi i kuadrove ekzistues dhe plotësimi me kuadro të rinj nisi të bëhej nëpërmjet dërgimit për specializime e studime në akademitë detare të Turqisë, Italisë, Gjermanisë, SHBA-së etj. Gjatë periudhës më se 40-vjeçare, shkolla e detarisë ka nxjerrë **746** oficerë për forcat detare, **255** për flotën tregtare dhe **117** për flotën e peshkimit. Ata arritën të ngjiten në detyra të larta si komandantë bazash (njësish), repartesh deri në komandantë e anëtarë shtabi të

flotës; kanë drejtuar anijet oqeanike shqiptare nëpër udhët detare rreth Botës etj. Gjatë ekzistencës së saj, Akademia e Detarisë u drejtua nga kuadro të lartë që kishin mbaruar akademitë në BS, si dhe nga të tjerë që dolën prej bankave të saj, si Mark Plani, Raqi Tabaku, Azis Hasa, Mihallaq File, Sezai Osmani, Ziqiri Mero, Muharrem Kuçana, Rustem Sharkaj, Daut Meçaj, Lutfi Gjika, Astrit Muho, Kristaq Gerveni, Agush Gjoni, Astrit Alia, Agron Duqi, Aleko Kamberi etj.

Pas mbylljes së Akademisë së Detarisë, nevojat për kuadro Flota Tregtare Shqiptare, tashmë në ripërtëritje, filloi t'i plotësojë nga Fakulteti i Lundrimit (i navigacionit) dhe i Inxhinierisë Detare (navale) i hapur qysh prej vitit 1997 në universitetin "Ismail Qemali" të Vlorës e më pas, nga viti 2014, edhe në universitetin e Durrësit.

XXV. FORCAT DETARE – ZHVILLIM PËRMES VËSHTIRËSISH DHE RIORGANIZIMESH

Pas largimit të anijeve sovjetike nga Pashalimani në vitin 1961 në shenjë presioni ndaj Shqipërisë, u krijua një klimë e re në qëndrimin e qeverive të ndryshme ndaj vendit tonë. Sovjetikët humbën një avanpost në Mesdhe, kurse Shqipëria tashmë shtet më i konsoliduar, përfaqësohej me një force ushtarake detare që merrte përsipër ruajtjen e ujërave dhe të bregdetit të saj, pasi në përbërje të saj kishte dhjetëra kuadro që kishin mbaruar akademitë dhe kualifikime pasuniversitare në BS; ishte pajisur me anije dhe mjete që mund t'u përgjigjej teknikisht dhe organizativisht situatave që mund të krijoheshin për kohën. Me largimin e anijeve të Traktatit të Varshavës nga Pashalimani, Shqipëria ***de facto*** quhej e dalë nga ky pakt ushtarak.

Pas largimit të sovjetikëve, në efektivat e forcave detare (që vazhdoi të quhej njësi operative në varësi të Komandës së Përgjithshme) u vrejt një gatishmëri e mobilizim akoma më i madh për zbatimin e detyrave në vazhdim.

Zinxhiri komandues i Forcës Detare në këtë periudhë ishte ky:

komandant i flotës kundëradmiral Abdi Mati, shef i degës politike kundëradmiral Ziqiri Mero, zv/komandant nënkolonel Qamil Poda dhe shef shtabi kapiten i rangut II Mark Plani.

Në brigadën e nëndetëseve:

komandant brigade Xhemal Shani, zv/komandant për punë politike Pali Carapuli, shef shtabi Dashamir Ohri dhe shef operativ Piro Kola.

Brigada e mbrojtjes së rajonit të ujërave, e dislokuar në Sazan:

komandant i Br. MRU Azis Hasa, zv/komandant për punë politike Dhori Jorgji dhe shef shtabi Zeqo Feçani.

Grupi i motosilurueseve

komandant Ali Canosinaj, zv/komandant për punë politike Rushan Zeneli dhe shef shtabi Tefik Osmëni.

Grupi i gjuajtësve detarë

komandant Petro Treni, zv/komandant për punë politike Petrit Gjonça dhe inxhinier mekanik Vasil Gjerazi.

Grupi i minaheqëseve

komandant Selam Qejvanaj, zv/komandant për punë politike Llukan Ndreko dhe inxhinier mekanik Zyk Laze.

Detashmenti i anijeve ndihmëse:

komandant Guri Laze (Nazifi) dhe zv/komandant për punë politike Miço Puro.

Shkolla e specialiteteve (e instruksionit):

komandant Shaqir Kapexhiu, zv/komandant për punë politike Sotir Naqellari dhe shef stërvitjeje Izet Veçani.

Shërbimi hidrografik me shef Jani Bushin.

Shërbimi i ndërlidhjes (bashkë me PSV-të), depot e minave etj.

Në bazë të marrëveshjeve dypalëshe, me ardhjen e anijeve nga BS u krijuan edhe depot e furnizimit me materiale tekniko-detare (MTD), depo karburanti, një oficinë e vogël në Pashaliman e Sazan, ndërkohë që riparimi i anijeve do të bëhej në kantieret detare ushtarake sovjetike të Detit të Zi.

Si për të gjithë sektorët edhe për furnizimin me materiale tekniko-detare, fillimisht çdo gjë funksionoi mirë, më pastaj ftohja e marrëdhënieve dypalëshe u ndie edhe në këtë sektor; për një porosi të vogël zvarritja vinte 3–6 muaj dhe, si përfundim, dërgohej material tjetër për tjetër, i pasuar me një “falje” pas reklamimit nga pala shqiptare…

Pas prishjes, çdo lloj furnizimi ushtarak nga BS dhe vendet

e kampit socialist u ndërpre. Prandaj u fillua të mendohej për përballimin me forcat e veta të vështirësive që mund të lindnin, duke rritur kujdesin për mirëmbajtjen e teknikës dhe njëkohësisht duke bërë riparime vetë e në bashkëveprim me Kantierin Detar në Durrës.

Meqenëse teknika në anijet e flotës ishte e veçantë, u hodh përsëri shikimi jashtë vendit. I vetmi vend nga kampi socialist që nuk e uli nivelin e marrëdhënieve me Shqipërinë ishte Kina. Për këtë arsye atje shkoi një delegacion detar, i kryesuar nga Abdi Mati, ku ndër të tjera me palën kineze u arrit marrëveshja për furnizime dhe ndërtimin e një kantieri për riparimin e anijeve të Flotës ushtarake detare shqiptare. Kështu filloi linja e furnizimit Kinë – Shqipëri, fillimisht me anijen oqeanike VLORA e pastaj me oqeanikë të tjerë shqiptarë dhe kinezë.

Në të gjitha repartet dhe njësitë detare vazhdonte normalisht realizimi i planit stërvitor si për përgatitjen paraprake të efektivave në shkollën e specialiteteve, ashtu edhe në përpunimin e fazave të stërvitjes në anije, për arritjen e të njëjtit objektiv, mbrojtjen e bregdetit shqiptar nga veprime diversioniste, nga grabitja e pasurive ujore e nënujore, si dhe pengimin e zbarkimit të trupave desante nga armiq të mundshëm.

Duhet theksuar se në vitet 1961–62 siguria kombëtare ishte në rrezik. Mundësia më e madhe për një sulm kundër Shqipërisë ishte Bashkimi Sovjetik, sepse Shqipëria ishte shkaktarja e largimit të bazës së Traktatit të Varshavës nga Vlora.[198] Për t'i bërë ballë këtij rreziku, një nga më të vështirët në historinë e Forcave Detare Shqiptare, nevojitej syçelje, gatishmëri luftarake, unitet, devotshmëri, disiplinë etj. Ky faktor bëri që të fillonin patrullimet e afërta e të largëta të anijeve, të bëhej shpërndarja e tyre në pikat e hapjes taktike, të pajisura me armatim luftarak, deri edhe për të krijuar

198 Kohët e fundit, historianët rusë kanë shkruar për plane të Hrushovit për ta sulmuar Shqipërinë nga trualli i ish-Jugosllavisë, çka provon se mundësia e një pushtimi rus

fusha të minuara në ujërat e bregdetit, po të ishte nevoja.

Një veprimtari e tillë e anijeve ushtarake e bëri të nevojshëm përshpejtimin e riparimit të tyre, pavarësisht se kujdesi për mirëmbajtjen e mirëpërdorimin e teknikës ishte në plan të parë. Në këtë periudhë u arrit dokimi i anijeve ushtarake në Kantierin Detar Durrës, me përjashtim të nëndetëseve dhe të cisternës Patosi.

Por, me ndërtimin e Kantierit të Riparimit të Anijeve të Flotës në Pashaliman me ndihmën e specialistëve kinezë, nisi riparimi i anijeve ushtarake shqiptare, fillimisht i anijeve mbiujëse e më pas edhe i nëndetëseve.

Deri në vitin 1961 lëvizjet e kuadrove, daljet në pension, transferimet, plotësimet etj. ishin përballuar nga studentët shqiptarë të arsimuar në akademitë sovjetike, por tani jo vetëm që nuk dërgoheshin më atje, por edhe ai kontigjent i fundit që ishte dërguar, pas prishjes së marrëdhënieve i ndërpreu studimet. Pra plotësimi me kuadro ishte një nga problemet e mëdha me të cilin mund të përballej flota. Prandaj lindi nevoja për krijimin e akademisë së detarisë në vend. Kjo edhe për arsye se në këtë periudhë, krahas Flotës Ushtarake, po zhvillohej edhe Flota Tregtare e ajo e Peshkimit, që kishin nevojë për anijedrejtues, kuadro, kapitenë. Prandaj, me urdhra të MMP u liruan nga radhët e forcave detare dhe u vunë në dispozicion të Flotës Tregtare pothuajse të gjithë teknikët që ishin marrë prej andej në vitin 1958 për të shërbyer në nëndetëset e sapoardhura. Po kështu, dhe disa kuadro anijedrejtues me përvojë, që kishin mbaruar akademitë ushtarake detare në BS, i kaluan Flotës Tregtare.

Në verën e vitit 1964, nga komanda e Forcave Detare, në bashkëpunim me Institutin Hidrometeorologjik dhe atë të Kërkimeve të Peshkimit, u planifikua dhe u organizua një ekspeditë studimore-shkencore prej rreth një muaj me cisternën Patosi, e cila

nuk ishte imagjinare (shënim i autorëve).

kishte si qëllim kryerjen e studimeve hidrografike, hidrologjike dhe iktiologjike në Adriatikun jugor e Jonin verior. Ekspedita drejtohej nga përfaqësuesi i komandës së Flotës ushtarako-detare Seit Jonuzaj dhe përbëhej nga një grup hidrografësh e navigatorësh të Flotës, nga specialistë të Institutit Hidro-meteorologjik Shqiptar, me inxhinier Niko Panon në krye, dhe nga specialistë të Institutit të Kërkimeve të Peshkimit, të kryesuar nga inxhinieri-biolog Mëno Xhuveli. Studimet u kryen në rreth 90 pika të paracaktuara në programin dhe hartën e lëvizjes së ekspeditës brenda hapësirave të deteve të sipërpërmendura. Kjo ekspeditë studioi:

– ndikimin e kushteve hidrologjike, meteorologjike, hidro-kimike dhe fiziko-mekanike të detit dhe të elementëve të tjera në lundrimin dhe manovrimin e anijeve mbiujëse e nënujëse;

– ndikimin e kushteve të mësipërme në përhapjen e valëve të tingujve dhe të rrezes së veprimit të mjeteve hidroakustike, si dhe në zhvillimin e peshkut e të molusqeve etj.

Pas kryerjes së ekspeditës dhe përpunimit të të dhënave të përftuara, u nxorën përfundimet shkencore përkatëse, të cilat u vunë në shërbim të interesave të tyre lundrimore, ekonomike, studimore etj. nga palët pjesëmarrëse.

Meqenëse tashmë ndryshuan edhe detyrat e Flotës Luftarake Detare të vendit tonë, u vendos për një riorganizim të ri të forcave detare e bregdetare, për të realizuar një mbrojtje më të efektshme të bregdetit nga një “sulm i mundshëm nga deti”.

Duke imituar një version të tillë, në gjysmën e dytë të vitit 1964 u eksperimentua një stërvitje e përbashkët e të gjitha forcave detare, tokësore, bregdetare e kundërajrore të dislokuara në ishullin e Sazanit. Përveç detyrave të tjera të forcave detare, si dhënia e goditjeve armikut në largësi nga nëndetëset dhe motosilurueset, vendosja e minave detare, goditja e trupave armike gjatë zbarkimit detar, u imitua edhe zbarkimi real i një grupi detarësh të shkollës

së specialiteteve, të transportuar prej Sazanit deri në bregun e Semanit nga tri minaheqëse të vogla. Meqenëse pas përfundimit dhe analizës, stërvitja rezultoi e suksesshme, ministri i Mbrojtjes Popullore nxori urdhrin për ndryshimin e strukturës organizuese të reparteve detare e bregdetare të vendit, duke i bashkuar këto forca në një strukturë të re, që u quajt Forca Ushtarake Detare (FUD) dhe dy baza ushtarake detare (BUD), të Vlorës dhe të Durrësit në varësi

të komandës së FUD. Me këtë riorganizim, forcat detare u vunë në varësi të Forcave Ushtarake Detare, me komandë në Tiranë, duke pasur pranë kësaj komande një shtab të vogël nën drejtimin e kun-dëradmiral Abdi Matit.



1964 – Shtabi i Flotës pas një stërvitjeje komando-shtabi

Gjatë kësaj periudhe duhet përmendur se efektivat detarë vijuan përmbushjen e detyrave luftarake të ngarkuara, si përpunimi i plotë i fazave të stërvitjes, zhvillimi i qitjeve, ruajtja e bregdetit dhe e regjimit operativ të lundrimit në ujërat territoriale etj. Gjithashtu, për t'u theksuar ishte përfshirja e efektivave detare në procesin fortifikues të vijës bregdetare, duke filluar me hapjen e tuneleve të

motosilurueseve në Sazan e pastaj në punime fortifikuese në Bisht-Pallë (Durrës), Pashaliman, Limion (Sarandë), Shëngjin, në pika të ndryshme në gjirin e Vlorës etj.

Forcat Ushtarake Detare kishin në varësi të gjitha llojet e reparteve ushtarake detare e tokësore të dislokuara në bregdet, si dhe tre bazat ushtarako-detare: të Vlorës e të Durrësit, që ishin me të njëjtën strukturë dhe me varësi të drejtpërdrejtë, dhe bazën e Shëngjinit, që kishte fillimisht vetëm reparte tokësore, ndërsa Brigada e Nëndetëseve kishte varësi të drejtpërdrejtë nga Ministria e Mbrojtjes Popullore.

Në këto kushte, u formuan dy reparte detare, **flotilja e Vlorës dhe e Durrësit**, duke u shpërbërë kështu brigada e mbrojtjes së rajonit të ujërave në Sazan, detashmenti i anijeve ndihmëse dhe repartet që mbulonin objektet e bregut. Tashmë forcat detare kaluan në varësi të forcave tokësore, pa një repart prapavije në shërbim të anijeve dhe pa mundësi të drejtpërdrejtë për furnizim të anijeve me materiale tekniko-detare. Kjo gjë shkaktoi vështirësi në lidhje me plotësimin e nevojave të anijeve, pasi një pjesë e fondeve të planifikuara për to u keqpërdorën (me ndryshim destinacioni) nga komandat tokësore. Mosnjohja e veçorive të forcave detare, nevojave të saj, bënë që në shumë raste të krijoheshin pengesa për realizimin e programit të përgatitjes luftarake të anijeve.

Me organizimin e ri në fillim të vitit 1965, përkatësisht Flotiljet në Durrës e Vlorë, kishin këto detyra e përbërje:

Flotilja e Durrësit

Kishte si detyrë kryesore mbrojtjen e bregdetit prej derdhjes së Bunës në veri deri në derdhjen e Shkumbinit në jug, me organikë:

– komandant i flotiljes Dashamir Ohri, zv/komandant për punë politike Dhori Jorgji dhe shef shtabi Muharrem Lulolli;

– grupi i MRU (2 GJD, 1 MHM dhe 3 MHV), me komandant Petro Treni dhe zv/komandant për punë politike Vasil Petro;

– skuadrilja e motosilurueseve (6-KS Tip 123-K),[199] që erdhën nga Kina në mars 1965), me komandant Ali Canosinaj, zv/komandant për punën politike Miço Puron;

– skuadrilja e motosilurueseve (3-KS Tip 66-25), që erdhën nga Kina, me komandant Lutfi Gjikën;

– grupi i anijeve ndihmëse (silurëkapësja, tërheqësi i drunjtë dhe një anije zhytësish, një motoskaf metalik e më pas çmagnetizuesja), me komandant Sami Sinanin dhe zv/komandant për punë politike Ahmet Zenin;

– nënrepartet e bregut, si dhe PSV Durrës, Rodon e Shëngjin.

Flotilja e Vlorës:

Kishte si detyrë kryesore mbrojtjen e bregdetit prej derdhjes së Shkumbinit deri në kepin e Stilit (Sarandë) si dhe mbrojtjen e bazës së Pashalimanit, me këtë organikë:

– komandant i flotiljes Mark Plani, zv/komandant për punë politike Skënder Doçi dhe shef shtabi Sezai Osmani etj.

– grupi i MRU (2 GJD, 1 MHM dhe 3 MHV) me komandant Izet Veçani, zv/komandant për punë politike Petrit Gjonça dhe shef shtabi Diktim Halili.

– skuadrilja e motosilurueseve (6-KS tip 123-biz), me komandant Tefik Osmanaj, zv/komandant për punë politike Shemsi Shehu dhe shef shtabi Ndue Jaku.

– grupi i anijeve ndihmëse, me komandant Rami Mborjen dhe zv/komandant për punë politike Kli Mërtirin.

– rajoni i PSV-ve, ku hynin PSV-të e kepit të Qefalit, e Palermos, e Llogarasë, e Uji të Ftohtë, ato 107 e 108 Sazan dhe e Semanit.

– depot e minave në qafë të Koçiut, Shënvasil, Raguzë I dhe depoja e çminuesve në Vlorë.

– depot për hidrokarbure në Radhimë e Sazan, ofiçina e silurave Sazan, stacioni hidroakustik bregdetar Sazan, dhe pika e

199 *Motosilurueset tip 123-k, janë anije të prodhimit kinez, kopje e motosilurueseve sovjetike tip 123-biz.*

hapjes Vlorë.

Pas ridislokimit të forcave detare sipas organizimit të ri, ato ishin më të shpërndara dhe me mundësi më të mëdha për kontroll e ndihmë nga shtabet përkatëse. Krahas realizimit të detyrave politiko-luftarake, efektivat e flotiljes së Vlorës e të Durrësit i kushtuan vëmendje ndalimit të peshkimit të paligjshëm nga peshkatoret italiane në ujërat shqiptare, veçanërisht në zonën e Semanit.

Ndërkohë, në kushtet e reja, kur vështirësitë ekonomike që po kalonte Shqipëria si rrjedhim i bllokadës ishin të mëdha, u mendua se baza lundruese Tomori në bazën e Pashalimanit, nuk ishte më e nevojshme, sepse furnizimi me silura i nëndetëseve bëhej në mol, ndërsa efektivat e tyre u sistemuan për fjetje e ushqim në godina në tokë. Prandaj ajo, me urdhër të ministrit të mbrojtjes, në tetor 1965 i kaloi flotës tregtare në Durrës dhe u përshtat si anije transporti në kantierin e Triestes (Itali). Kjo anije u emërtua Dajti dhe ishte me kapacitet bartës 4.000 tonë. Po këtë vit shkuan së bashku për riparim në Trieste edhe cisterna Patosi me vinçin pluskues vetëlëvizës (biga lundruese) 100-tonësh, që u shoqëruan nga tërheqësi Mujo Ulqinaku.

Më 1 maj 1966, në ushtrinë shqiptare u hoqën gradat dhe u rivendosën në organikë komisarët politikë. Pas kësaj date, ushtria (përfshi edhe repartet e forcave detare) u drejtuan nga komanda unike (komandant e komisar), ku në repartet e saj funksionuan komitetet dhe byrotë e Partisë, që organizonin punën ideopolitike në njësi dhe reparte. Me heqjen e gradave, u miratua uniforma e re e ushtrisë. Si simbole u vendosën vetëm ylli në kapele dhe shenjat e kuqe rombike në jakën e xhaketës.

Pas riorganizimit të ri, gjatë vitit 1966 flotiljet e Durrësit dhe të Vlorës realizuan stërvitjet bashkëvepruese midis tyre dhe me repartet bregdetare, duke arritur rezultate të larta në qitjet me silurë, artileri, minim, çminim, qitje natën me silura etj.

Në fund të vitit 1967, pas një stërvitjeje me trupa, ku mori pjesë edhe flotilja e Durrësit, u vendos për një riorganizim të ri të forcave detare. Flotiljet, me vendim të Presidiumit të Kuvendit Popullor, datë 7 qershor 1968, u bënë njësi të veçanta në rang brigade, duke kaluar në varësi të korpusit të Tiranës (flotilja e Durrësit) dhe të korpusit të Fierit (flotilja e Vlorës), përkatësisht me komandant Dashamir Ohrin e komisar Dhori Jorgjin në Durrës dhe komandant Shefqet Pinarin e komisar Skënder Lamen në Vlorë.

Ndërsa komanda e Forcave Detare me shtabin e saj kaloi pranë MMP. Ajo përbëhej nga komandant Abdi Mati, zv/komandant Qamil Poda dhe anëtarë të shtabit Vangjel Nano, Seit Jonuzaj, Halit Zhupa, Xhelo Banushaj, Zeqo Feçani, Daut Meta, inxhinierët Ylber Sevrani, Petrit Cukalla, Zyk Laze etj. Këtu komanda e Forcave Detare kish mundësi më të mira për drejtimin dhe kontrollin e reparteve detare.

Ndërkohë, në bazë të një marrëveshjeje dypalëshe midis qeverisë shqiptare dhe asaj kineze, në mars 1965 në Durrës erdhën tri motosilurueset e para projekt 66-25 të tipit Hunchuan. Ato ishin me të dhëna taktiko-teknike më të përparuara se motosilurueset sovjetike tip 123-biz dhe ato kineze 123-k; kishin shpejtësi më të madhe deri 52 nyje, ishin më të mëdha, kishin stabilizatorë (krahë të nënujshëm), përballonin më mirë motin e keq, kishin dy silurëhedhës 533 mm, dy kështjella mitralozi 14,5 mm dhe motorë 3 x 1.200 kf.

Me ardhjen e motosilurueseve të tjera nga Kina, vaijoi edhe organizimi strukturor i vendbazimeve. Kështu, në dhjetor 1967 në Sazan u krijuan dy skuadrilje me nga dy treshe secila, një nga të cilat në gusht 1969 u transferua në Sarandë (Limion). Ndërsa në Durrës në mars 1968 u krijuan dy të tjera, një nga të cilat në gusht 1969 u vendos në Shëngjin. Më vonë, si rrjedhim i vazhdimit të ardhjes së motosiluruesave kineze, në tetor 1969 u formua baza e Sarandës dhe u kompletua ajo e Shëngjinit. Me anijet ushtarake të dislokuara

edhe në vendbazimet e sapoformuara, kontrolli i bregdetit shqiptar mbulohej më mirë.



Motosiluruese projekt 66-25

në lundrim me krahë të hapur

Më 21 gusht 1968 efektivi i forcave detare kaloi në gatishmëri luftarake të shkallës së lartë, pasi pas pushtimit të Çekosllovakisë nga BS, qeveria shqiptare deklaroi zyrtarisht daljen de jure nga Traktati i Varshavës. Gjithë populli u mobilizua për të përballuar ndonjë agresion të mundshëm nga Bashkimi Sovjetik, si ai ndaj Çekosllovakisë. Komandat e flotiljeve dhe ajo e flotës kaluan në vendkomandat e kohës së luftës, anijet ushtarake u përhapën në pikat e hapjes taktike. Filloi patrullimi i largët nga nëndetëset dhe anijet e grupeve të Mbrojtjes së Rajonit të Ujërave, u bë furnizimi i anijeve me mina dhe silura luftarake për zbatimin e detyrave luftarake që mund të viheshin për të penguar ndonjë sulm të mundshëm nga deti. Pas kalimit të kësaj situate, në nëntor 1968, Kuvendi Popullor nxori ligjin "Për shkurtimin e shërbimit ushtarak në flotë" nga katër në tre vjet.

Ndërkohë, anija thelluese Adriatiku, pasi kreu fillimisht pu-

nime në Pashaliman, hapi kanalin e portit të Shëngjinit, thelloi bazën e Bisht-Pallës etj., kaloi në përbërje të mjeteve portuale të Durrësit, pasi atje nevojitej më tepër. Ndërsa në kantierin e Pa-shalimanit filloi riparimi i mesëm i nëndetëseve dhe i anijeve mbiujëse me ndihmën e specialistëve kinezë. Më pas, në vitin 1970, filloi një e nga një riparimi dhe rikonstruksioni i motosilurueseve sovjetike tip 123-biz, në të cilat u modifikua ura e komandimit, u vendosën radiostacione njëlloj si në motosilurueset projekt 66-25 si dhe u ndryshua kalibri i mitralozave nga 12,7 mm në 14,5 mm.

Po ashtu, në verën e këtij viti, me ndihmën e specialistëve kinezë, u vu në punë stacioni hidroakustik në bregun lindor të ishullit të Sazanit, i cili së bashku me aparaturën zbuluese të nënujshme, që ishte vendosur 10 vjet më parë nga specialistët sovjetikë në ngushticën e jugut të hyrjes në gjirin e Vlorës, në thellësinë 64 m, kontrollonte kalimin e mjeteve lundruese të mbiujshme dhe të nënujshme nëpër atë ngushticë.

Vijimi i furnizimit nga Kina me motosiluruese të tjerë projekt 66-25 dhe shpërndarja e tyre në katër vendbazime në shtator 1970 bëri të mundur krijimin me tej të regjimenteve të motosilurueseve në të katër bazat ushtarake detare. Në bazën e re të Sarandës u emërua komandant Kozma Paskali, komisar Dhiogjen Gjergji e shef shtabi Lek Lleshi; kurse në Shëngjin komandant Lutfi Gjika, komisar Mehmet Karashabani e shef shtabi Robert Bali. Çdo regjiment kishte në përbërje tri skuadrilje me nga tri motosiluruese secila. Duhet theksuar se dy regjimentet e reja si detyrë kryesore kishin ruajtjen e kufirit detar të Shqipërisë në jug e veri të vendit, pasi shkeljet në dy skajet kufitare kishin qenë më të shpeshta. Ndërsa në Sazan e në Durrës u bë organizimi në katër (zveno) skuadrilje për secilin regjiment me nga 12 motosiluruese (ne Sazan gjashtë MS projekt 66-25 dhe gjashtë MS tip 123-biz dhe në Durrës gjashtë MS projekt 66-25 dhe gjashtë MS tip 123-k). Me një sasi prej 42 anijesh të

tilla, forcat detare tani ishin të kompletuara me një forcë goditëse luftarake të konsiderueshme.

Detyra kryesore e motosilurueseve ishte dhënia e goditjeve me silura kundër varganëve të zbarkimit detar, duke pasur si objekt kryesor anijet që transportojnë trupa e teknikë luftarake. Gjithashtu, ato ishin të efektshme për të ruajtur regjimin operativ në ujërat territoriale të Shqipërisë, për zbarkimin e grupeve të vogla në prapavijë të kundërshtarit, për zbulim etj. Në këto vite, kur rritja e vigjilencës dhe e gatishmërisë ishin kërkesa parësore, në të katër vendbazimet filloi shërbimi i këtyre anijeve luftarake si **anije të gatshme.** Ato filluan të intensifikonin stërvitjet e daljet në det për kompaktësim veprimesh, si dhe për demonstrimin e tyre si forcë detare ndaj vendeve fqinjë.

Shkeljet e kufirit detar që bënin anije të huaja në këtë periudhë ishin nga me të ndryshmet. P.sh., mund të përmendet rasti i ndodhur më 30 prill 1970, kur anija italiane Zeusi-II ishte afruar për të kryer zbulim në afërsi të bregdetit shqiptar përballë lumit të Semanit. Pasi u kap nga një motosiluruese e bazës së Sazanit, u urdhërua të kthehej për në portin e Vlorës, gjë që ajo e kundërshtoi, duke u munduar të largohej me shpejtësi drejt Italisë. Pas disa paralajmërimeve, efektivi i motosilurueses hapi zjarr paralajmërues në ajër me mitraloz, gjë për të cilën Zeusi-II njoftoi qendrën. Pas pak, në mbështetje të saj fillimisht erdhi një helikopter ushtarak e më pastaj një motosiluruese bashkë me një anije patrulluese italiane. Në kushtet e keqësimit të motit dhe ndërlikimit të situatës, motosilurueses shqiptare i shkoi në mbështetje një gjuajtës detar po nga baza e Sazanit. Tashmë, e mbrojtur nga anijet ushtarake italiane, anija Zeusi-II vazhdoi të largohej drejt Italisë, duke u shoqëruar nga anijet ushtarake shqiptare deri në largësinë 32 milje nga ishulli i Sazanit.

Pak kohë më vonë, përsëri anija Zeusi-II, së bashku me Maria

Doria, pasi u kapën afër grykëderdhjes së lumit Seman nga dy motosiluruese të bazës së Sazanit, u shoqëruan derisa u larguan nga ujërat shqiptare. Një gjë e tillë ndodhi edhe me një nëndetëse italiane, që lundronte mbi ujë në distancën 6 milje nga bregu përballë grykëderdhjes së Vjosës. Ajo u shoqërua nga një motosiluruese po e bazës së Sazanit derisa doli nga ujërat territoriale shqiptare.

Para viteve '70, krahas detyrave luftarake dhe përpunimit të elementeve të fazave stërvitore, reparte xheniere të ushtrisë punuan për përfundimin e bazës së Bisht-Pallës e ndërtimin e bazave të reja në Shëngjin e Sarandë (Limion), ndërtimin e moleve për bregëzimin e anijeve ushtarake në Radhimë, Raguza-1 e 2, Shënvasil, Shënjan, Sazan, Kakomé etj.



Në këtë periudhë vlen të theksohen edhe disa ngjarje të ndo-dhura në repartet e forcave detare. Në prill 1972, në bazën e Sazanit, gjatë përpjekjeve për të shmangur rënien e një silure luftarake në det (gjatë ngritjes të saj me vinç për të armatosur motosiluruesen e gatshme), nënoficer Haxhi Turhani (1947–1972) (fotoja përbri) u aksidentua, duke humbur jetën në mbrojtje të teknikës luftarake.

Letra e dërguar nga Komandanti i Përgjithshëm i Forcave të Armatosura Enver Hoxha familjes së Haxhiut dhe dekorimi i tij nga Presidiumi i Kuvendit Popullor (pas vdekjes) nxitën e frymëzuan efektivat e forcave detare për arritjen e rezultateve më të larta në të gjithë treguesit e përgatitjes luftarake.

Për t'u përmendur, gjithashtu, janë veprimi i guximshëm e profesional i oficerit të brigadës së nëndetëseve Agim Agaraj, i cili në prill 1973 çarmatosi një silurë luftarake dalë në breg pranë lumit të Izvorit në Orikum, gjatë qitjes me silurë nga një nëndetëse e Br.

ND. Ndërsa në korrik 1973, në portin e Durrësit, pas furnizimit me silura luftarake të motosilurueses së gatshme, detari silurist shtypi butonin pa dashje. Ishin hekurishtet e hedhura në ujorin e portit (litarë të vjetër çeliku), që penguan silurën të shkonte drejt ndonjë objekti të mbiujshëm që ndodhej në port. Çaktivizimin e saj nën ujë e bëri oficeri silurist Thoma Rubija. Një gjë të tillë bëri edhe specialisti silurist Rafet Hysi disa vite më vonë (1983), gjatë provave në bregdetin e Durrësit, duke çarmatosur një minë detare luftarake tip Jam, të prodhuar nga uzina ushtarake e Poliçanit.

Gjatë vitit 1972, forcat detare morën pjesë në stërvitjen e koduar Peza, ku ishte planizuar dhënia e goditjes kundër trupave zbarkuese nga deti me silurë nga nëndetëset e motosilurueset dhe me artilerinë e anijeve të dy grupeve të MRU, krijimi i fushave të minuara për pengimin e këtij zbarkimi, bashkëveprimi me aviacionin e forcat bregdetare etj. Në këtë stërvitje si "trupa zbarkuese armike" shërbyen studentët e Akademisë së Detarisë. Ndërsa në korrik 1972, tri anijeve të grupeve MRU Durrës e Sazan, iu dha detyra e kërkimit të anijes greke Suzzi (ngarkuar me bitum). Pasi ishte nisur nga porti i Durrësit, ajo u mbyt në thellësinë 81 m në distancën 11 milje në perëndim të derdhjes së lumit Shkumbin.

Ndërsa në tetor 1973, një gjuajtës detar dhe një minaheqëse e vogël të bazës së Sazanit, në bashkëveprim me një nëndetëse të bazës së Pashalimanit, morën detyrë të kryenin zbulim të largët në detin Jon. Gjatë këtij lundrimi, anijet mbiujëse luftarake kryen shumë manovra në mbrojtje të nëndetëses që shoqëronin, pasi ato u ndoqën nga avionë bombardues italianë, deri afërsisht në distancën 31 milje në jugperëndim të kepit të Gjuhëzës, ku u urdhëruan të kthehen për në gjirin e Vlorës.

Viti 1974 nisi përsëri me një riorganizim të ri të forcave detare. Pikërisht në shkurt të këtij viti u lexua urdhri për shkëputjen e flotiljes së Durrësit dhe të Vlorës nga korpusi i Tiranës e ai i Fierit

dhe kalimin e tyre në varësi të drejtpërdrejtë të komandës së flotës, në MMP Tiranë. Me ndryshimin strukturor të tyre, ato u emërtuan baza ushtarako-detare (BUD).

Bazat ushtarake detare ishin njësi luftarake të forcave detare me vendkomanda në Shëngjin, Durrës, Vlorë e Sarandë që kishin në varësi regjimentet e motosilurueseve, grupet e MRU dhe grupet e anijeve ndihmëse të dislokuara në bazat përkatëse, PSV-të e brezit bregdetar që mbulonin, depot e minave dhe të silurave, ofiçinat për riparime e shërbime parambrojtëse të anijeve, qendrat e ndërlidhjes, detashmentet e minimit (ose grupet minavënëse) të përbëra nga anijet e flotës së peshkimit Shëngjin, Durrës, Vlorë e Sarandë. Me këtë riorganizim komandat e forcave detare ishin:

Komanda e shtabi i Flotës Luftarake Detare në MMP Tiranë:

– komandant Qamil Poda, komisar Skënder Doçi, shef shtabi Dashamir Ohri dhe sekretar i komitetit të partisë Beqir Gërbi;

– qendra e ndërlidhjes dhe shërbimi operativ.

Në BUD-in e Vlorës:

– komandant Zisi Anastasi, komisar Latif Hoxha dhe shef shtabi Astrit Muho;

– në regjimentin e MS-ve Sazan: komandant Daut Mehmeti, komisar Miço Cacaj dhe shef shtabi Kujtim Resuli;

– në Gr. e MRU: komandant Qamil Gjoka, komisar Rustem Sharkaj dhe shef shtabi Servet Haxhiraj;

– në Gr. e AN Sazan: komandant Kamber Rexha, komisar Feti Hamzallari;

– repartet e bregut, rajoni i PSV-ve, me komandant Milto Mançe; ofiçina mekanike, qendra e ndërlidhjes, detashmenti i minimit etj.

Në BUD-in e Durrësit:

– komandant Petrit Myftiu, zv/komandant Spiro Kote, komisar Jak Gjergji dhe shef shtabi Muharrem Lulolli;

– në regjimentin e MS-ve Bisht-Pallë: komandant Selam Qejvanaj, komisar Sadik Gërxhaliu dhe shef shtabi Medi Myrtaj;

– në Gr. e MRU: komandant Petro Treni, komisar Astrit Sevrani;

– në Gr. e AN: komandant Sami Sinani dhe komisar Ahmet Zeni;

– repartet e bregut, rajoni i PSV-ve, ofiçina mekanike, qendra e ndërlidhjes, detashmenti i minimit etj.

Në kuadrin e riorganizimit të ri, anijet ushtarake të Bazës së Durrësit u dislokuan në bazën e sapopërfunduar të Bishtin e Pallës, një bazë me kushte shumë më funksionale se porti i Durrësit. Ndërkohë, efektivi i bazës së Sazanit në këto ditë riorganizimi, u përball me një situatë të jashtëzakonshme. Më 26 shkurt, prej motit të keq, ndërsa gjithë efektivat ishin mobilizuar për mbrojtjen e anijeve që rrezikoheshin të përplaseshin me njëra-tjetrën brenda ujorit të bazës, një dallgë e fuqishme mori me vete oficerin Rustem Sharkaj. Ishte detari guximtar Ylli Kërtusha, që u hodh në mes të dallgëve dhe i shpëtoi jetën.

Krahas punës dhe përpjekjeve për përmbushjen e objektivave të përgatitjes luftarake, efektivat e forcave detare punuan edhe për kryerjen e detyrave fortifikuese-mbrojtëse. Ndërsa punohej për ndërtimin e tuneleve të motosilurueseve në Sazan dhe sistemimin e bazës së Bisht-Pallës, reparte xheniere filluan hapjen e tuneleve të motosilurueseve në bazën e Shëngjinit.

Po ashtu, në Palermo kishte përfunduar moli i ri për bregëzimin e motoraketahedhëseve (katera me raketa), që, sipas marrveshjes, duhej të vinin nga Kina, si dhe vijonin punimet për ndërtimin e tunelit të Palermos, nën drejtimin e specialistëve kinezë. Për shërbime e riparime mujore në çdo bazë detare u ndërtuan pajisje ngritëse tip Urë për nxjerrjen në tokë me ngritje të motosilurueseve.

Ndërkohë, gjatë vitit 1974 në gjirin e Vlorës mbërritën nga Kina gjashtë anije patrulluese të shpejta tip Shangai II, që u emër-

tuan gjuajtës detarë të vegjël (GJDV). Në kantierin e Pashalimanit, efektiva të flotës së bashku me specialistë shqiptarë e kinezë, bënë armatosjen e tyre për t'i vënë në gatishmëri luftarake.

Këto anije ishin të pajisura me aparatura të kohës, kishin katër motorë, që realizonin një shpejtësi 28–30 nyje; dy kështjella topi kundërajror 37 mm dygrykësh dhe dy 25 mm dygrykësh, si dhe dy bombalëshues kundër nëndetëseve.

Pasi u plotësuan me ekuipazhin e nevojshëm, ato u dislokuan në bazat e Shëngjinit e Sarandës. Me hyrjen e tyre në përbërje të forcave detare, MMP miratoi shtimin organik të BUD-it të Shëngjinit e të Sarandës.



Anije e patrullimit Shangai II në lundrim

Në BUD-in e Shëngjinit u emëruan komandant Robert Bali e komisar Lutfi Gjika, kurse në BUD-in e Sarandës komandant Ndue Jaku e komisar Dhiogjen Gjergji, si dhe shtabet përkatëse. Repartet kryesore në këto dy baza ishin regjimentet e motosilurueseve me nëntë motosiluruese projekt 66-25, grupet e anijeve të patrulli-

mit tip Shangai II (GJDV), prapavija, ofiçina, PSV-të, qendrat e ndërlidhjes etj., sipas zonës që mbulonin, depot e minave e silurave etj.

Pas organizimit, në vendbazimet e reja vijoi puna për realizimin e programeve vjetore të përgatitjes luftarake, duke bërë qitje kundërajrore e bombardim thellësie kundërnëndetëse, si dhe vendosje minash nga anijet e patrullimit, ndërkohë që iu kushtua vëmendje e veçantë ruajtjes së kufirit detar.

Meqenëse në Palermo po punohej intensivisht për ndërtimin e bazës së re detare, interesimi nga fqinji jugor (Greqia) ishte rritur. Për këtë qëllim në tetor 1973, u nis nga porti i Pireut një anije zbuluese greke (e maskuar si anije peshkimi), e cila u kap nga një motosiluruese e vendbazimit të Sarandës. Pas dështimit të misionit, mediet dhe autoritetet greke e konsideruan një incident të rëndë kapjen e kësaj anijeje nga pala shqiptare.[200]



Ndërkohë, në kuadrin e 30-vjetorit të çlirimit të vendit, në Tiranë u organizua parada ushtarake ku forcat detare u përfaqësuan me dy kuadrate për parakalim.

Në këtë paradë u paraqitën edhe ndryshimet në uniformën ushtarake, ku për flotën u rivendos emblema (fotoja përbri) në kapele spirancat mbi rombet e kuq të jakës së xhaketës.

Ishin vitet e para të veprimtarisë së BUD-it të Shëngjinit, kur efektivi i tij kaloi një situatë luftarake. Në mëngjesin e datës 15 dhjetor 1975 peshkatorja shqiptare Islam Mustafa, e drejtuar nga kapiten Fran Ndue Ivanaj, teksa po lundronte në gjirin e Drinit, u përballë me një anije ushtarake jugosllave. Duke pretenduar se peshkatorja ndodhej në ujërat territoriale jugosllave, anija patrulluese e urdhëroi atë që të ndalonte.

Meqenëse peshkatorja shqiptare nuk ndaloi, por vazhdoi lundrimin drejt Shëngjinit, anija jugosllave hapi zjarr duke vrarë

200 *Historiku i Flotës Luftarake Detare, Tiranë, 1978.*

kapiten Franin. Menjëherë në vendngjarje shkuan dy moto-siluruese të bazës së Shëngjinit, të gatshme për t'u futur në dyluftim me anijen ushtarake jugosllave. Ndërkohë komanda e Flotës urdhëroi shoqërimin e anijes jugosllave derisa të largohej nga ujërat territoriale të Shqipërisë dhe kthimin e tyre në Shëngjin së bashku me peshkatoren.



Pas kësaj ngjarjeje, Fran Ndue Ivanaj (1944–1975) u shpall nga Kuvendi Popullor "Hero i Popullit" (pas vdekjes) me motivacionin:

"Rënë në krye të detyrës nga plumbat e anijes luftarake jugosllave, që u përpoq të rrëmbente peshkatoren shqiptare së bashku me ekuipazhin".[201]

Pa u mbushur një vit nga riorganizimi i forcave detare, ndodhi përsëri një ndryshim. Në verën e vitit 1975, më urdhra të MMP, BUD-i Vlorës u shpërbë, duke u quajtur Regjiment i Anijeve (RA), dhe kaloi në varësi të komandës së Ishullit, meqenëse anijet e tij ndodheshin të dislokuara në Sazan, ndërsa qendra e ndërlidhjes, ofiçina e riparimit të anijeve (ORA) dhe depoja e materialeve teknike detare u vendosën në Ishull. Ndërkohë, PSV-të e gjirit të Vlorës (përjashtuar të Sazanit), depot e minave etj. kaluan në varësi të brigadës së nëndetëseve. Me këtë organizim, pavarësisht se kishte si qëllim kompaktësimin e njësisë ushtarake shumarmëshe të ishullit, për përmbushjen e detyrave speciale të anijeve u ndien menjëherë të njëjtat vështirësi si vite më parë kur forcat detare ishin në varësi të korpusit të Fierit, sepse regjimenti i anijeve kishte shtab të reduktuar dhe nuk kishte fonde e sektor prapavije. Krijimi i këtij

201 *Fjalori Enciklopedik Shqiptar, Tiranë, 1985, f. 431.*

reparti në Sazan u pasua edhe me riorganizimin e motosilurueseve. Tashmë u formuan tri skuadrilje me katër MS secila, në varësi të drejtpërdrejtë nga regjimenti i anijeve (organizim që u bë edhe për motosilurueset e bazës së Durrësit), ndërsa Grupi i MRU, i anijeve ndihmëse, i minavënëseve (anije peshkimi), ofiçina e silurave, depoja e mjeteve tekniko-detare dhe e karburantit mbetën me të njëjtin organizim në varësi të këtij regjimenti.

Gjatë vitit 1976 erdhën nga Kina anijet e fundit ushtarake, dy motoskafë metalikë tip B, që shërbyen si anije kufiri. Ato kishin motorë 3 x 300 kf, shpejtësi rreth 18,5 nyje, përmasa 26,5 x 4,4 x 1,2 m dhe armatim dy mitraloza kundërajrorë dygrykësh 14,5 mm secila. Nisur nga karakteristikat që kishin, ato u caktuan si anije patrullimi; njëra në portin e Sarandës (në varësi të Ministrisë së Brendshme) për të kryer patrullim në ngushticën e Korfuzit dhe tjetra në bazën e Sazanit, për vetë pozicionin e ishullit të Sazanit,

si pika më e dalë e bregdetit shqiptar. Ky motoskaf në ishull

kreu detyra të shumta, si verifikim-shoqërime të anijeve dhe të motoskafëve të ndryshëm që shkelnin ujërat territoriale, dhënie ndihme anijeve të ndryshme në det (si rasti i tërheqjes së një motoskafi gjerman, që rrezikohej të përplasej në bregun shkëmbor të Karaburunit në korrik 1980 etj.), transport trupash e të sëmurësh nga Sazani, si anije korriere etj.

Ndërkohë që qeveria shqiptare i qe përgjigjur marrëveshjes për përgatitjen e bazës detare të Palermos, pala kineze po e zvarriste sjelljen e motoraketahedhëseve. Kjo erdhi si pasojë e mosmarrëveshjeve dhe qëndrimeve jo të njëjta të dy partive ndaj çështjeve të ndryshme ndërkombëtare, gjë që u shpreh edhe në qëndrimin e specialistëve kinezë në Pashaliman e Palermo. Për këtë arsye, komanda e Flotës u kushtoi kujdes më të madh problemeve teknike, kufizimit të daljeve të anijeve në det etj. për zgjatjen e jetëgjatësisë së tyre, sepse mund të ndodhej përsëri para vështirësive, gjë që

nuk vonoi. Në vitin 1978 marrëdhëniet midis Shqipërisë dhe Kinës u ftohën, ndihmat ushtarake u ndërprenë, shumë probleme teknike tani duhej të zgjidheshin me forcat e veta.

Prandaj edhe tërheqësi Sami Frashëri (në përbërje të brigadës së nëndetëseve) për një problem teknik në kaldajë në korrik 1976 u dërgua në kantierin detar Durrës. Gjatë provave pas riparimit, nga një shpërthim në kazanin e avullit, salla e makinerisë në të u përfshi nga flakët.



Në këtë moment, detari kaldajist Ilia Dashi, që ishte me shërbim, në mes flakëve mundi të mbyllte rubinetin e mazutit (solarit), lënia hapur e të cilit ndihmonte përshkallëzimin e zjarrit. Pas kësaj, ai doli në mbulore (kuvertë), njoftoi shokët për çfarë kishte ndodhur dhe u hodh në det për të fikur flakët që tashmë kishin përfshirë trupin e tij. Luftoi në spital me vdekjen, por djegia kishte qenë e shkallës së lartë, saqë nuk mundi të mbijetonte.

Duke e vlerësuar si një akt heroik veprimin e kryer nga Ilia, që me guxim u fut në mes të flakëve për të shpëtuar anijen dhe shokët nga djegia, Presidiumi i Kuvendit Popullor i dha detarit Ilia Kici Dashi (1956–1976) titullin e lartë “Hero i Popullit”[202].

Ky ishte një akt që mobilizoi jo vetëm efektivat e forcave detare, por mbarë ushtrinë për të arritur rezultate më të larta në përgatitjen luftarake, nga të cilat mund të përmendet stërvitja e koduar Delfini më 1978 dhe ajo e zhvilluar në vitin 1980 në ishullin e Sazanit.

Për një përgatitje më të lartë të trupave, në vitin 1977 në flotë u krijuan shkollat e lira ushtarake (SHLU) pranë çdo baze detare si dhe u futën në përbërje të tyre grupet e anijeve minavënëse (Gr.

202 *Fadil Zeqiri, Ilia Dashi, Tiranë, 1976.*

e MV) të motopeshkatoreve të reja, prodhuar nga kantieri detar Durrës. Në këto stërvitje u arrit saktësi në vendosjen e minave natën, hapja e rrugëkalimeve të nëndetëseve dhe shoqërimi i tyre, dhënia e goditjes me silurë nga pikat e hapjes taktike etj. Po në vitin 1978, kantieri detar Durrës prodhoi për herë të parë një anije për transport udhëtarësh, e cila u vu në shërbim të banorëve të ishullit të Sazanit dhe u quajt postali me emrin 22 Tetori (dita e çlirimit të ishullit më 1944).

Në këto vite, forcat detare arritën nivelin më të lartë të gatishmërisë luftarake, në stërvitjet komando-shtabi në vendkomandën e flotës dhe në ato të bazave detare, në stërvitjet me trupa, ato bashkëvepruese me ABD-të dhe aviacionin etj., që ishin të përvitshme. Këto rezultate të arritura i bënë forcat detare të ishin në pararojë të Ushtrisë Popullore. Ishin kimistët e bazës së Shëngjinit, të parët në vend që zbuluan rëndimin e atmosferës me ngarkesa kimike mbi normat e lejuara pas shpërthimit të centralit bërthamor të Çernobilit në BS; ishin radistët e përgatitur të po kësaj baze, që kapën dhe deshifruan të parët sinjalin SOS në dhjetor 1977, dhënë nga disa alpinistë që u rrezikohej jeta nga ortekët e dëborës në malin e Korabit etj.

Viti 1981 filloi me një shtrëngatë të jashtëzakonshme. Më 16 janar të atij viti, si pasojë e motit të keq, u krijua valëzim nga veriperëndimi që dëmtoi dallgëthyesin e portit të Sazanit. Ky dëmtim rrezikoi daljen e cisternës Patosi në cekëtinë në pjesën juglindore të portit, ku qëndronin motosilurueset. Një situatë e tillë u përballua falë mobilizimit të plotë të efektivit të bazës. Ndërkohë që oficerët e shtabit hodhën një litar të ri najloni tek cisterna Patosi, një valë e madhe i përfshiu të gjithë. Disa i përplasi në mol, ndërsa komandantin e ishullit Tasim Meçe dhe oficerët Hajri Kreshpa e Ethem Mahmutaj i hodhi në det. Ndërkohë që dy të parët mundën të dilnin vetë me not, Ethemi rrezikohej të mbytej. U desh të hidhej

në det detari Pano Doko, që t'i shpëtonte jetën. Në të njëjtën kohë motobarka Detari, që ishte nisur nga Vlora për në Sazan, luftoi me orë të tëra me valët e detit derisa mundi të strehohej në bazën e Pashalimanit. Pas kësaj, u deshën disa vjet punë nga reparte të specializuara xheniere për të riparuar dëmtimin që iu shkaktua dallgëthyesit të portit të Sazanit.

Po këtë vit, më 13 tetor 1981, në një natë me hënë, roja i një pike vrojtimi zbuloi përballë bazës së Pashalimanit një nëndetëse të huaj mbi ujë. Ndërkohë që nëndetësja u zhyt, në Pashaliman dhe Sazan u dha kushtrimi. Shumë shpejt, pranë vendit ku u diktua nëndetësja e huaj mbërriti anija e zhytësve e bazës së Pashalimanit, nëndetësja e gatshme e pastaj anijet luftarake të bazës së Sazanit. Gjatë ndjekjes së nëndetëses, e cila gjatë gjithë kohës lundroi nën ujë, u hap zjarr dy herë kundër saj me bomba thellësie nga MHM, fillimisht afër gjirit të Arushës dhe pastaj përballë gjirit të Jalit (Vuno). Megjithatë, ajo mundi të largohej nga ujërat territoriale shqiptare. Pas kësaj ngjarjeje, për muaj të tërë anijet luftarake të bazës Sazanit dhe Durrësit kryen detyra patrullimi dhe çminim kontrollues në gjirin e Vlorës.

Edhe pse Shqipëria kishte dërguar dy herë në konferenca ndërkombëtare kushtuar hapësirave detare delegacione të kryesuara nga komandanti i flotës Abdi Mati, fillimisht më 1974 në Gjenevë të Zvicrës e pastaj në Karakas të Venezuelës; edhe pse pas nënshkrimit të Konventës së OKB-së për të Drejtën e Detit (UNCLOS 1982) më 10 dhjetor 1982 në Montego Bay të Xha-majkës, edhe nga një delegacion shqiptar, legjislacioni i Shqipërisë binte në kundërshtim me këto vendime, që në thelb ishin:

– Ligji mbi vijën bazë që bashkon kepat më të dalë të bregdetit shqiptar ishte në kundërshtim me nenin nr. 10 të kësaj Konvente, pasi gjiret e bregdetit shqiptar, me përjashtim të gjirit të Vlorës, nuk konsideroheshin si gjire juridike (të futura thellë në tokë ose gjire

përballë ishujve).

– Shteti shqiptar, me vendime ligjore të vitit 1976 dhe 1980, ndryshoi gjerësinë e detit territorial të Shqipërisë nga 12 në 15 milje, por këto vendime ishin në kundërshtim me nenin nr. 3 të Konventës së mësipërme.

– Pas incidentit të ndodhur me anijet ushtarake britanike në gjirin e Sarandës në vitin 1946 (Incidenti i kanalit të Korfuzit), në bazë të një urdhri ekzekutiv të datës 21 maj 1946, qeveria shqiptare përcaktoi kufizime për kalimin paqësor të anijeve të huaja të luftës në ujërat e saj territoriale. Këto urdhra u kthyen në ligje në vitin 1976 dhe 1980, duke theksuar se anijet e huaja jo të luftës gëzojnë të drejtën e kalimit paqësor në ujërat territoriale të RPSSh, kurse ato të luftës mund të kalonin vetëm me autorizim të Këshillit të Ministrave, gjë që nuk garantonte lundrimin paqësor të anijeve ushtarake të huaja, si një e "drejtë universale e detit". [203]

Duke i quajtur këto ligje si pretendime të tepruara të shtetit shqiptar, SHBA në këto vite, nëpërmjet forumeve të OKB-së, kërkuan shfuqizimin e tyre. Meqenëse Shqipëria nuk bëri asnjë ndryshim ligjor, SHBA kaluan në veprime konkrete duke urdhëruar anijet e veta ushtarake të kryenin lundrim paqësor përgjatë bregdetit shqiptar në distancën 12,5 milje. Një ndër këto raste mund të përmendet ai në dhjetor 1981 – janar 1982, kur një kryqëzor dhe një fregatë amerikane, që lundronin në Adriatik drejt veriut, u afruan në largësinë 6 milje nga grykëderdhja e Vjosës. Në një mot shumë të keq, për shoqërimin e tyre dolën dy motosiluruese të bazës së Sazanit. Me mbërritjen pranë luftanijeve amerikane, u vu re se pak më larg ndodhej edhe një anije zbarkimi amerikane. Verifikimi i saj nga motosilurueset, hasi në kundërshtimin kategorik të anijeve ushtarake amerikane, të cilat filluan të bënin manovra penguese dhe kërcënuese ndaj dy motosilurueseve shqiptare. Pas

203 *Artur Meçollari, Kundërshtitë juridike detare midis RPSh dhe OKB, Tiranë, 2012.*

një muaji, gjatë kthimit të tyre, përsëri shkelje në ujërat shqiptare dhe përsëri dy motosiluruese tashmë të bazës së Durrësit dolën për t'i shoqëruar. Por në kushtet e një moti me të vërtetë të tërbuar, duke u rrezikuar seriozisht, ato u detyruan të kthehen në bazë për ta vazhduar detyrën një gjuajtës detar i bazës së Sazanit. Në kushte shumë të vështira të motit, ai i shoqëroi prej grykëderdhjes së Vjosës deri përballë gjirit të Arushës, ku edhe dolën nga ujërat territoriale të Shqipërisë. Veprime të ngjashme demonstruese anijet ushtarake amerikane kryen edhe në qershor 1983 e janar 1984. Ndërsa kalimi i aeroplanmbajtëses Saratoga përmes ngushticës së Otrantos në verën e vitit 1986 i detyroi forcat detare shqiptare të rritnin akoma më shumë nivelin e gatishmërisë luftarake. Në këtë periudhë, nga Shëngjini në Sarandë, u urdhërua që një pjesë e motosilurueseve të zinin pikat e hapjes taktike.

Gjatë patrullimeve u kapën e u verifikuan përgjatë bregdetit jugor shumë motoskafë të huaj, të cilët shpesh i afroheshin bregut

të Karaburunit dhe, kur zbulonin motosilurueset, largoheshin me shpejtësi. Kjo gjë ndodhi edhe në muajin gusht 1982, kur një motosiluruese e bazës së Sazanit u përball pranë gjirit të Gramës me një motoskaf italian. Pas kundërshtimit të tij për të ndaluar dhe pas disa paralajmërimeve, u hap zjarr duke vrarë njërin prej personave që ndodheshin në të.

Ndërsa në muzgun e mëngjesit plot mjegull të datës 21 shtator 1982, një grup prej tre vetash me Xhevdet Mustafën në krye mundi të zbarkonte në bregdet pranë kënetës së Karavastasë. Zbulimi i tyre në qytetin e Rrogozhinës shkaktoi disa viktima në popull dhe vrasjen e dy prej të zbarkuarve. Ndër shumë shkelje të kufirit detar mund të përmendet edhe rasti i verifikimit të një anijeje tregtare greke, që shkeli ujërat tona territoriale në maj 1983. Pas kundërshtimit të saj për të ndaluar, u desh të hapej zjarr paralajmërues në ajër nga një motosiluruese e bazës së Sazanit për ta kthyer anijen në portin

e Vlorës.

Gjithë këto situata, që u përballuan me sukses, bënë që efektivat e forcave detare të dilnin më të përgatitur, pasi kishin kryer shumë më tepër orë lundrimi në det. Mirëpo një ngarkesë e tillë lundrimore dalëngadalë shkaktoi amortizim të teknikës luftarake.

Viti 1983 nisi me uljen e shërbimit ushtarak nga tre vjet në 27 muaj, masë që u mirëprit nga efektivat e flotës luftarake dhe njëkohësisht i mobilizoi ata për të përballuar ardhjen e një numri më të madh të rekrutëve të rinj dhe përvetësimin sa më shpejt nga ana e tyre të armëve dhe mjeteve teknike. Në këto kushte, për të rritur gatishmërinë dhe kujdesin ndaj teknikës, u shtua numri i nënoficerëve në anijet e Flotës Luftarake Detare, si radistë, elektricistë, minatorë etj.

Pas kompaktësimit të reparteve në ishullin e Sazanit si dhe duke parë vështirësitë e ndryshme që haseshin për zgjidhjen e problemeve teknike të anijeve që bazoheshin atje, u vendos formimi përsëri i bazës ushtarake detare në Vlorë. Me këtë rast, në kuadrin e aksionit kombëtar për fortifikimin, detarët që do të liroheshin, për një periudhë shumë të shkurtër kohe hapën një rrugë automobilistike shkëmbore prej gjirit të Arushës, Karaburun, rreth 2,5 km në drejtim të jugut, ku u ndërtua një pikë e re sinjalvrojtuese. Pra, në shkurt 1983 forcat detare të Sazanit u ribashkuan përfundimisht me forcat e tjera detare, duke u formuar kështu përsëri Baza Ushtarake Detare e Vlorës (BUD), ku si bërthamë e kuadrove ishte komanda dhe shtabi i Regjimentit të Anijeve Sazan.

Ja përbërja organike e BUD-it të Vlorës:

– komandant i BUD-it Tasim Meçe, komisar Halil Leli dhe shef shtabi Ylli Lika;

– komandant i regjimentit të MS-ve Qemal Hysaj dhe komisar Miço Cacaj;

– komandant i Gr. të AML Vladimir Beja dhe komisar Ylli Gashi;

– komandant i grupit të AN Medi Karasani dhe komisar Thoma Kote;

– komandant i qendrës së ndërlidhjes Dhimitër Note dhe komisar Ibro Jonuzaj;

Në përbërje të BUD-it u përfshinë edhe:

– depot e minave në Radhimë, Raguzë I, Shënvasil e Shënjan;

– depot e karburantit në Radhimë, Raguzë II, Shënjan dhe Sazan;

– PSV-të e Ujit të Ftohtë, PSV-17 e 18 Sazan, Bristan dhe Llogara, si dhe stacioni hidroakustik Sazan;

– ofiçina e silurave Sazan e ofiçina mekanike Vlorë;

– shkolla e lirë dhe grupi anijeve minavënëse (motopeshkatore).

Pas riorganizimit, filloi puna për të realizuar komandimin e reparteve dhe nënreparteve, që ishin shumë të shpërndara, me komandën e BUD-it, e cila u vendos në Vlorë në ish-godinën e komandës së Flotës dhe më pas të flotiljes vite më parë (1958–1975).

Përvoja, disiplina, përkushtimi si dhe profesionalizmi i kuadrove bëri që shumë shpejt baza e re detare të merrte formë dhe të vazhdonte normalisht realizimin e objektivave të përgatitjes politiko-luftarake dhe të detyrave të caktuara në mbrojtje të ujërave territoriale.

Me efektivat e anijeve dhe të reparteve të forcave detare, vazhdonte normalisht përpunimi i fazave të stërvitjes, duke bërë me sukses qitjet luftarake, që zakonisht zhvilloheshin të grupuara në poligonet në perëndim të Karaburunit dhe në gjirin e Drinit, si dhe punohej për forcimin e gatishmërisë luftarake të anijeve. Në këtë periudhë për herë të parë u realizua përdorimi në çift me dy minaheqëset e mëdha i çminuesit elektromagnetik tip Çem-52. Po ashtu, në fillim të viteve ‘80 duhet theksuar edhe puna e kujdesshme që u bë për riparimin e stacionit hidroakustik tip Vollkov të

vendosur 10 vite më parë nga specialistë kinezë në ngushticën jugore të hyrjes në gjirin e Vlorës. Për herë të parë u realizua çmontimi i aparaturës së akustikës në thellësinë 64 m nga zhytësit e brigadës së nëndetëseve dhe nxjerrja në sipërfaqe nga vinçi pluskues vetëlëvizës Adem Reka.

Ndërkohë, gjatë muajit tetor 1983, cisterna Patosi dhe tërheqësi Mujo Ulqinaku tërhoqën e siguruan lundrimin e vinçit Adem Reka nga Durrësi për në bazën e Palermos, për kryerjen e disa punimeve të veçanta, detyrë të cilën ato e kishin kryer edhe një herë tjetër.

Në kuadrin e kompaktësimit dhe të bashkëveprimit të forcave detare me reparte të tjera tokësore dhe me aviacionin luftarak, në vitin 1984 dhe 1986 u zhvilluan dy stërvitje luftarake. E para u zhvillua me trupat e divizionit të Vlorës, kurse e dyta e koduar Kavaja-86, me trupat e divizionit të Durrësit. Në të dy stërvitjet forcat detare mbajtën peshën kryesore, pasi me to u imitua një zbarkim i mundshëm i kombinuar aerodetar nga armiqtë e mund-shëm të kohës. Aty u përfshinë komanda e Flotës, komandat e shtabet e bazave, si dhe anijet ushtarake të BUD-it të Durrësit e të Vlorës. Në këto stërvitje u bënë goditje me artileri dhe silurë “kundër mjeteve të zbarkimit”, minime, çminime etj.

Stërvitja e nëndetëseve italiane në ngushticën e Otrantos dhe zhvillimi i disa garave sportive detare po aty gjatë vitit 1986, ku morën pjesë 60 motoskafë dhe 40 motopeshkatore, shkeljet e vazhdueshme të kufirit detar etj., ishin faktorë që detyruan forcat detare të forconin më tej gatishmërinë luftarake.

Në vijimësi, komanda dhe shtabi i Flotës, krahas detyrave që i kishin ngarkuar Akademisë së Detarisë, punuan për zhvillimin e stërvitjeve komando-shtabi e me trupa në kushte sa më reale me ato të luftës, duke zbërthyer në praktikë tezat e Këshillit të Mbrojtjes (platforma ushtarake për mbrojtjen e vendit nga një agresion i

mundshëm).



1986 – Drejtuesit e FLD-së Ndue Jaku (komandant), Skënder Doçi (komisar) dhe Beqir Gërbi (shef shtabi), duke diskutuar me Komandantin e Përgjithshëm të Forcave të Armatosura Ramiz Alia gjatë një stërvitjeje.

Disa herë komanda e Flotës ka organizuar konferenca ushtarake-shkencore pranë Ministrisë së Mbrojtjes dhe Akademisë Ushtarake në Tiranë. Kuadro të saj, si Ndue Jaku, Aleko Pojani, Çapajev File, inxh. Kujtim Peçi etj., për zbërthimet teorike të realizuara, kanë fituar tituj shkencorë.

Në kuadrin e detyrave për arritjen e një fortifikimi maksimal për përballimin e goditjeve të mundshme atomike, në repartet e forcave detare ishte bërë tunelizimi i të gjitha qendrave të ndërlidhjes dhe i vendkomandave të bazave detare, kishin përfunduar tunelet për motosilurueset e bazës së Shëngjinit, tunelet e depove të silurave dhe i disa depove të minave përgjatë bregdetit etj.

Pas gati dy dekadash pune të pandërprerë përfundoi ndërtimi i tunelit të bazës së Palermos për strehimin e nëndetëseve, me dy dalje (nga veriu e nga jugu). Ky tunel ishte një nga veprat më të mëdha fortifikuese të ndërtuara deri në këtë kohë në Shqipëri. Pas përfundimit të punimeve në bazën e Palermos, doli urdhri për transferimin e brigadës së nëndetëseve nga Pashalimani në Palermo.



Palermo – 2000, pamje e daljes jugore të tunelit

Më 16 tetor 1987, ndërkohë që komanda, shtabi dhe anijet e brigadës u vendosën në bazën e Palermos, në Pashaliman u vendosën anijet e Grupit të AML të BUD-it të Vlorës, që ndodheshin në Sazan.

Të Gjitha mjediset që kishin qenë në përdorim të brigadës si dhe repartet e bregut, si PSV-ja e hyrjes së bazës etj., kaluan në varësi të BUD-it të Vlorës. Ndërsa komandës së Gr. të AML, me komandant Vladimir Beja dhe komisar Neki Lameborshi, iu caktua edhe kryerja e detyrës si komandë vendbazimi, duke pasur në varësi (për rregullin dhe disiplinën) të gjitha repartet e nënrepartet e dislokuara, qoftë edhe përkohësisht, në bazën e Pashalimanit.

Vitet e fundit mund të konsiderohen si vitet e vijueshmërisë së lundrimeve e stërvitjeve dhe të mbajtjes në gatishmëri të lartë të teknikës luftarake, të mbështetur edhe nga personeli inxhiniero-teknik i ORA-ve të çdo baze dhe të KRAF-it në Pashaliman. Duke mbërritur kështu viti 1990, forcat detare kishin në përbërje të tyre katër nëndetëse tip C-613, tridhjetë motosiluruese tip Hunchuan projekt 66-25, dymbëdhjetë motosiluruese tip 123-biz e 123-k, dy

minaheqëse projekt T-43, katër anije patrullimi (gjuajtës detarë) tip Kronshtad, gjashtë anije patrullimi tip Shanghai II, gjashtë minaheqëse tip Sasha projekt T-301 dhe një sasi të konsiderueshme anijesh ndihmëse, të shpërndara e të vendosura në pesë baza ushtarake detare, me një armatë pothuajse të plotësuar kuadrosh që kishin kryer studimet e larta në Akademinë e Detarisë. Me një arsenal armatimi të nënujshëm (mina e silura), municioni e teknike, forcat detare mund të zbatonin detyrat strategjike, operative dhe taktike që mund t'u ngarkoheshin, në funksion të të cilave ishte edhe një numër i madh repartesh gjatë bregdetit shqiptar. Me katër ofiçina mekanike, me kapacitet të madh riparues për anijet së bashku me KRAF-in, me një bazë furnizimi të mirë me materiale teknike detare të vendosur në Elbasan, forcat detare ishin në gatishmëri të plotë luftarake.

Ato tashmë ishin një nga armët speciale më të plotësuara në vend, me të cilën krenoheshin gjithë brezat që shërbyen në flotë, kuadrot oficerë e nënoficerë si dhe familjet e tyre. Për vetë vështirësitë e specialitetit ata kishin bërë një jetë plot sakrifica. E në këtë kohë (1986) në gjirin e Vlorës përballë Ujit të Ftohtë, u bë edhe parada e fundit detare e periudhës së socializmit.

XXVI. FORCAT DETARE SHQIPTARE PAS VITIT 1990

Hapje – Shkatërrim – Ripërtëritje

Viti 1990 ishte viti i ndryshimeve të mëdha. Pas gati gjysmë shekulli raporti i forcave në Botë ndryshoi, duke i dhënë fund Luftës së Ftohtë. Si në gjithë vendet e Lindjes, edhe në Shqipëri u ndyshua sistemi politiko-shoqëror dhe u vendos pluralizmi.

Me ndryshimin e sistemit politiko-shoqëror në Shqipëri, filloi dhe hapja ndaj botës, që u shoqërua, ndër të tjera, me eksodin e madh, që në njëfarë mënyre i tronditi efektivat e forcave detare, pasi u bë fillimisht me mjete të thjeshta të pasigurta e pastaj me shumë anije të forcave detare, të flotës detare tregtare e të peshkimit. Pas largimit të anijes së parë drejt Italisë, cisternës së naftës Patosi nga Treportet me plot njerëz që po iknin, më pas u largua një peshkatore nga plazhi i Durrësit, tërheqësi Kozma Nushi e cisterna e ujit nga Pashalimani, një motosiluruese nga baza e Bisht-Pallës, anija tregtare Kanina nga Vlora (ku u vra edhe një person, qëlluar me mitraloz nga një motosiluruese e bazës së Sazanit, gjatë paralajmërimeve për ta kthyer anijen mbrapsht). Më pastaj, turma të pakontrolluara e të papërmbajtura i turreshin çdo mjeti lundrues që gjenin, pa marrë parasysh kapacitetin e mundshëm bartës të tyre, duke rrëmbyer kështu një pjesë të madhe të anijeve të flotës tregtare dhe të peshkimit. Të imbarkuar në këto anije mbi kapacitetet dhe mundësitë e tyre bartëse, u nisën drejt brigjeve italiane.

Në këto situata tepër delikate, efektivat e forcave detare u vunë në vështirësi: t'i linin anijet ushtarake të rrëmbeheshin apo t'i mbronin?!

Si përfundim, në bazën e Pashalimanit u mobilizua gjithë efektivi, pasi gabimet njerëzore në këtë bazë mund të ishin me pasoja të rënda. Ndërkohë, komanda dhe shtabi i Flotës vizituan të gjitha bazat detare, duke biseduar e marrë një mbështetje të plotë nga efektivat për përballimin e situatës, që çdo ditë ndryshonte.



Me trap drejt Italisë (Eksod – mars 1990)

Në kushtet e një përplasjeje të mundshme të efektivave me popullsinë, pati edhe debate e diskutime për zbatimin e disa urdhrave që vinin nga lart, gjithmonë për të shmangur ndonjë veprim të nxituar që mund të merrte jetë njerëzish. Prandaj, në këto momente edhe shumë kuadro drejtues në forcat detare, zgjodhën largimin ose dorëzimin e detyrës për të mos u bërë pjesë e ngjarjeve të mundshme të jashtë-zakonshme.



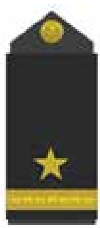
Paskëtaj, si në tërë ushtrinë, edhe në forcat detare nisën reformat.

Fillimisht u realizua depolitizimi dhe departizimi i njësive dhe riparteve të flotës. Në vitin 1992 u hoqën komisarët politikë, u ndryshua uniforma, në të cilën u vendosën simbole të tjera, si emblema (fotoja përbri) e gradat; u hoq ylli nga flamuri dhe nga kapelja e ushtarakëve etj.

Gradat e reja në Forcat Detare Shqiptare



Tetar



Nënlejtnant



Kap. Rangut III



Kundëradmiral



Rreshter



Lejtnant



Kapiten Rangut II



Nënadmiral



Rreshter I



Kapiten-Lejtnant



Kapiten R. I



Admiral

Ata që deri tani ishin quajtur armiq të Shqipërisë, si SHBA,

Italia, Greqia, Gjermania etj., u kthyen në aleatë. Në këtë kuadër ndryshoi edhe konceptimi i detyrave operative dhe taktike të një-sive dhe reparteve të forcave detare. Për këtë arsye filloi programi për t'u pajisur me anije të lehta për dhënie ndihme në rast fatkeqësish si dhe për mbrojtjen e bregdetit nga trafiqet e paligjshme, grabitësit e pasurive nënujore etj. Në këto kushte, në kuadrin e reformave në ushtri, me ndihmën edhe të aleatëve, filloi shkurtimi i forcave detare, nga ku dolën në lirim para kohe një numër i konsiderueshëm kuadrosh, gjë që fillimisht solli edhe demoralizim, pasiguri etj. Prandaj për ngritjen e moralit dhe disiplinës në reparte si dhe për t'i mbajtur efektivat të mobilizuar e disi të shkëputur nga çka po ndodhte, komanda e forcave detare planifikoi një stërvitje me trupa. Ajo u zhvillua në gjirin e Vlorës dhe në ishullin e Sazanit, ku u provuan një pjesë e mirë e armatimit detar, duke zhvilluar qitje me artileri dhe bomba thellësie kundër nëndetëseve, goditje me silurë etj. Atë e vëzhgoi vetë presidenti i sapozgjedhur i vendit Sali Berisha.

Ndërkohë, në korrik 1993, bazat ushtarake detare të Durrësit dhe Vlorës u emërtuan distrikte (Nr. 1 dhe 2), duke pasur në varësi edhe bazat e Shëngjinit dhe të Sarandës, kurse brigada e nëndetë-seve në kushtet e reja të krijuara u kthye përsëri nga Palermoja në Pashaliman. Edhe pse me mungesa të theksuara kuadrosh, efektivi i forcave detare bënte përpjekje për kryerjen e detyrave të caktuara, duke u angazhuar për mbajtjen në gatishmëri të mjeteve teknike, për zbatimin e embargos kundër ish-Jugosllavisë, vendosur nga komuniteti ndërkombëtar etj. Në këtë kuadër, distriktin e Durrësit e vizitoi sekretari i përgjithshëm i NATO-s Manfred Verner.

Tashmë misioni i forcave detare ndryshoi. Në kushtet e reja ato duhet të ushtronin sovranitet në hapësirën detare të vendit dhe autoritetin e zbatimit të ligjit në det, duke pasur këto detyra:

– kryerja e operacioneve për mbrojtjen e hapësirës detare në bashkëpunim me forcat tokësore dhe ajrore;

– pjesëmarrja në operacionet e kërkim-shpëtimit në det;

– parandalimi i orvatjeve për të kufizuar lirinë e lundrimit dhe veprimtaritë detare;

– vëzhgimi dhe kontrollimi i lëvizjeve në hapësirën detare;

– ruajtja dhe mbrojtja e mjedisit detar;

– ushtrimi i kontrollit ndaj veprimeve të paligjshme në det, duke zbatuar ligjshmërinë;

– mbajtja gjithmonë në gatishmëri e mjeteve detare dhe e tru-pave për të kryer veprime të menjëhershme në përputhje me situatat;

– kryerja e veprimeve efektive në det dhe në bregdet në periudha paqeje, krize ose konflikti;

– planifikimi, përgatitja dhe zhvillimi i operacioneve luftarake për ruajtjen e kufirit detar.

Edhe pse tashmë Forcat Detare Shqiptare aspironin të bëheshin anëtare të NATO-s, gjatë vitit 1994, pas një incidenti të ndodhur në kufirin tokësor shqiptaro-grek dhe hapjes zjarr nga një anije patrullimi greke kundër një motoskafi shqiptar në ujërat shqiptare, me urdhër të komandës së forcave detare u rrit gatishmëria luftarake. Pas përkeqësimit të marrëdhënieve me Greqinë, forcat detare të distriktit të Vlorës (një MHM, një GJDM dhe dy MHV) më 7 shtator 1994, u urdhëruan të furnizoheshin me mina në gjirin e Vlorës dhe të kryenin operacion minimi (imitues) në gjirin e Sarandës, për "të penguar" çdo operacion të mundshëm zbarkimi të forcave greke.

Pas kryerjes së kësaj detyre, GJDM tip Kronshtad (F-322) u urdhërua të kryente patrullim në gjirin e Sarandës. Ndërkohë, më 15 shtator, gjatë patrullimit, pas një provokimi të bërë nga një anije ushtarake greke e klasit Osprey-55, u përfshinë në një demonstrim force dy motosiluruese të klasit Hesperos (Jaguar) të forcave detare greke dhe dy motosiluruese tip Hunchuan të forcave detare shqiptare, në mbështetje përkatësisht të dy anijeve patrulluese. Pas

ndjekjes me kujdes të kësaj situate, qeveritë e të dy vendeve punuan për uljen e tensionit dhe normalizimin e marrëdhënieve midis tyre.

Në vijimësi, për realizimin e misionit të tyre, forcat detare gjatë vitit 1995 morën pjesë në stërvitjet bashkëvepruese me forcat e NATO-s, si ato të koduara SAREX-1 e SAREX-2, MAREX-1 e MAREX-2, me forcat ushtarake turke dhe operacione kërkim-shpëtimi me ato italiane, duke vazhduar më 1996 me forcat greke stërvitjet e koduara POSEIDON-1 e POSEIDON-2.



Anije ushtarake të NATO-s në Durrës

Po gjatë vitit 1996 filloi zbatimi i projektit Albatros, me synim rritjen e aftësive zbuluese radioteknike të Forcave Detare. Për këtë arsye u intensifikuan marrëdhëniet me forcat detare të vendeve anëtare të NATO-s, si vizita të ndërsjella, stërvitje të përbashkëta etj. Shumë kuadro detarë shqiptarë shkuan për specializime në SHBA, Turqi, Greqi, Itali, Gjermani etj. për të fituar përvojë nga forcat detare të këtyre vendeve.

Por këtë ecuri e ndërpreu viti 1997. Si pasojë e trazirave kombëtare, situata doli jashtë kontrollit, **shteti ra**. Në këto kushte, forcat detare nuk mund të ndalonin vërshimin e turmave të njerëzve (madje edhe gra e fëmijë) për t'u larguar nga ky vend, ku jeta u bë e pasigurt. Kështu që ndodhi ajo që nuk duhej të ndodhte kurrë. Nga

bazat detare shqiptare, persona civilë, pasi morën motosilurueset, filluan të demonstronin forcë e liri, duke gjuajtur me breshëri mitralozi në ajër. Të tjerë, ndër ta edhe shumë kuadro të forcave detare, morën anijet dhe ikën drejt Italisë.

Kësaj periudhe i përket edhe largimi më **28 mars 1997** i një motoskafi metalik, me numër taktik A 451, i cili u nis nga porti i Vlorës i mbingarkuar me mbi 100 persona , shumë ndër të cilët ishin gra e fëmijë. Meqenëse eksodi shqiptar i kishte krijuar probleme vendit fqinj, Italisë, forcat detare italiane ishin urdhëruar që të pengonin afrimin e anijeve shqiptare të ngarkuara me refugjatë.



1998 – Motoskafi (kater rade) A-451

në portin e Brindisit (pas nxjerrjes nga fundi i detit)

Për këtë qëllim, edhe korveta italiane F-558 *"Sibilla"* gjatë patrullimit u përpoq të ndalonte anijen shqiptare, por një manovër e gabuar bëri që ato të përplasen. Si pasojë e aksidentit, motoskafi u mbyt në ngushticën e Otrantos në thellësinë 823 m, së bashku me 86 vetë.



1997 – Korveta italiane F 558 “Sibilla”

Ashtu si motoskafi në fjalë, që u mbyt në ngushticën e Otrantos, shumë anije ushtarake dhe ndihmëse (mbushur me civilë) nuk mundën ta arrinin bregun italian, pasi patën probleme teknike gjatë lundrimit, si rrjedhim edhe i përdorimit të tyre nga njerëz të pakualifikuar.

Ndër to, dy gjuajtës detarë të dëmtuar mbetën në Itali, një tjetër u mbyt në gjirin e Vlorës, një minahëqese e vogël u mbyt në Bisht-Pallë, një tjetër në zonën e Orikumit, një motosiluruese u mbyt në veri të gjirit të Vlorës, një maune doli në breg në Sazan, një anije patrullimi e vogël u mbyt në Shëngjin, një tjetër në Limjon, Sarandë. Po kështu u mbytën anija ushtarake e transportit, një cisternë uji, shumë motopeshkatore etj. Kudo mund të gjeje skelete anijesh, ku shumë ndër to u plaçkitën nga njerëzit, ngaqë nuk mundën t’i lëviznin dot nga vendi.

Pas këtij shpartallimi të anijeve që ndodhi, në gjysmën e dytë të vitit 1997 dhe gjatë vitit 1998 u realizua ringritja dhe riorganizimi i reparteve të forcave detare. Me ndihmën e partnerëve të NATO-s, si SHBA, Italia, Greqia, Turqia etj., u bë e mundur ringritja e Distriktit Detar të Durrësit e i Vlorës.



Anije e forcave detare më 1997

Të gjitha anijet ushtarake shqiptare që u strehuan në Itali gjatë ngjarjeve të marsit 1997, sipas një marrëveshjeje midis dy shteteve, pas riparimit u kthyen në Shqipëri. Kjo ringritje nisi me një ceremoni në bazën detare të Bisht-Pallës ku, krahas efektivit të forcave detare, morën pjesë edhe detarë veteranë, ministrat e mbrojtjes të Shqipërisë dhe të Italisë, si dhe shumë atashe ushtarakë të akredituar në vendin tonë. Në vitin 1998, forcat detare shqiptare u pajisën me tri anije të vogla patrullimi amerikane tip Sea Specter PB MK III dhe dy tip Patrol Craft Coastal.

Ndërkaq, si pasojë e kohës së gjatë të përdorimit, dolën jashtë strukturës së forcave detare katër nëndetëset e më pas pothuajse të gjitha anijet mbiujëse të prodhimit sovjetik, që ishin futur në përbërje të forcave detare në vitet 1953–1960 dhe ato të prodhimit kinez të viteve 1965–1976. Disa nga këto anije të bazës së Limjonit në vitin 2010 u fundosën për të krijuar parkun e parë nënujor në Shqipëri në gjirin e Tetranisit në Ksamil.



Sea Specter PB MK-III

Në vitin 2002, me kontributin e qeverisë italiane, pas miratimit të ligjit për Rojën Bregdetare Shqiptare, forcat detare u pajisën edhe me katër anije të vogla patrullimi italiane tip Super Speranza.

Në ceremoninë e marrjes në dorëzim të tyre nga forcat detare shqiptare mori pjesë presidenti i republikës Rexhep Mejdani, i shoqëruar nga drejtues të lartë të Ministrive të Mbrojtjes shqiptare dhe italiane. Në kushtet e ripërtëritjes, në gusht 2002, 14 anije të forcave detare morën pjesë në operacionin antitrafik PUNA, që u realizua duke bllokuar kalimin e paligjshëm të personave drejt bregut italian dhe zhvillimin e kontrabandës me vendet fqinjë. Gjatë gjithë kësaj periudhe vlen të përmendet bashkëpunimi i ngushtë i Rojës Bregdetare shqiptare me Guardia di Finanza (roje finance) italiane.



Anije patrullimi tip Super Speranza

Në kuadrin e këtij zhvillimi, Forcat Detare Shqiptare më 15 tetor 2008 u pajisën me një anije patrullimi holandeze, të emërtuar Iliria, me aftësi lundruese të mira për bregdetin shqiptar, me këto të dhënat kryesore:

– projekti: STAN PATROL BOAT 4207

– klasi: "ILIRIA"

– tonazhi: 260 tonë

– përmasat: 42.8 x 7.11 x 2.55 m

– shpejtësia më e madhe: 26 nyje, e realizuar nga dy motorë tip Caterpiller me 2.856 kf secili.

Ndërsa në verën e vitit 2006, pas shumë vitesh, erdhi përsëri për vizitë në portin e Durrësit anija-shkollë italiane, me motor dhe me pëlhura Amerigo Vespucci,[204] një ndër anijet më me emër në botë, prodhuar në vitin 1931.

Po në këtë vit, në kantierin e Pashalimanit tashmë të rikonstruktuar sipas një programi të aleatëve, me ndihmë teknike holandeze, filloi prodhimi i anijeve të tjera të patrullimit të klasit

204 *Për herë të parë kjo anije e ka vizituar portin e Vlorës në pranverën e vitit 1940*

ILIRIA.

Në anijen e parë patrulluese, të prodhuar nga ky kantier u ngrit flamuri i forcave detare shqiptare më 13 shtator 2011. Ajo u rreshtua në forcat detare të Vlorës si anije e Rojës bregdetare shqiptare me emrin Oriku, ndërsa një vit më pas një tjetër me emrin Lisus e pastaj Butrinti.



Korfuz 2013 – Anija e patrullimit Oriku

gjatë stërvitjes ADRION LIVEX me aleatët

Ndërkohë, vijoi pajisja edhe me anije patrullimi të vogla e të shpejta si tip 44’ Archangel dhe 44’ Keith Nelson, prodhuar nga Safe Boat International dhe TT Boat Design etj.

Pas vitit 1990 forcat detare u drejtuan nga kuadro të vjetër me përvojë si dhe të rinj të kualifikuar në shkollat e aleatëve, si Tasim Meçe, Fitim Halili, Edmond Zhupani, Muharrem Kuçana, Vladimir Beja, Robert Bali, Kudret Çela, Kristaq Gerveni, Qemal Shkurti, gjeneral brigade Ylber Dogjani etj.

XXVII. ZHVILLIMI I FLOTËS DETARE TREGTARE

Rimëkëmbja (1945–1956)

Në përfundim të Luftës II Botërore, Shqipëria ishte pa anije dhe me porte të dëmtuara. Shpëtuan vetëm pak barka gjysmë të braktisura me të cilat nuk mund të bëhej fjalë për transport detar të brendshëm, jo më të jashtëm, qoftë dhe me vendet fqinjë. Në këto kushte, qeverisë së sapoformuar, ndër shumë detyra, i dilte edhe detyra e krijimit të detarisë nga e para. Për të rimëkëmbur ekonominë, duhej nisur puna për vënien në funksionim të infrastrukturës detare, duke riparuar e pastruar portet nga mbeturinat dhe anijet e mbytura.

Hapi i parë ishte njohja e gjendjes dhe e problemeve reale. Në vitet 1945–46 Shqipëria rezulton me një inventar të mjerueshëm mjetesh detare druri, si më poshtë:

Kapaciteti mbartës në tonë	Sasia e mjeteve	Tionazhi i përgjithshëm
10–30	22	448 tonë
31–50	6	258 tonë
51–80	7	435 tonë
81–100	1	90 tonë
101–120	3	349 tonë
121–250	2	395 tonë
Gjithsej	41	1.975 tonë

Fillimisht, drejtimi për riparimet dhe vënien në funksion të porteve iu ngarkua Seksionit të Marinës pranë MMP nën drejtimin e Abdi Matit. Si detyrë më e ngutshme ishte fillimi i funksionimit të portit kryesor të vendit, portit të Durrësit, për pritjen e ndihmave

nga jashtë. Thirrjes së qeverisë së pasluftës për këtë qëllim populli i Durrësit iu përgjigj menjëherë, sidomos detarët e vjetër.

Aty punimet fillestare u bënë vullnetarisht me aksione, gjë që u bë pothuajse njëkohësisht edhe në tri portet e tjera shqiptare. Pas përgatitjeve fillestare për pritjen e anijeve të mallrave, u organizuan punëtorët, të cilët, në mungesë të vinçave ngarkim-shkarkimin, e bënin punën me krahë.



1945 – Anije shqiptare me pëlhura në portin e Durrësit

Për transport midis porteve (veçanërisht për të çuar drithëra në jug, pasi urat lidhëse mbi lumin e Shkumbinit dhe të Vjosës ishin hedhur në erë nga pushtuesit gjermanë gjatë tërheqjes) fillimisht u përdorën katër motolundra lumore 20-tonëshe që kishin shpëtuar nga lufta, si dhe disa barka ulqinako-shkodrane e disa nga Durrësi e Vlora si, Lirija 120-tonëshe, Ylli i Dritës 120-tonëshe, Himara 60-tonëshe etj. Ndërkohë, u nxorën motobarkat e mbytura në portet shqiptare, si Misiri II 50-tonëshe, Vllazën Hafizi 45-tonëshe, San Nikolla 60-tonëshe etj., të cilat u riparuan në kantierin detar privat të Tom Gegës në Durrës. Gjithashtu, u kthyen në Shqipëri motobarka të mbetura gjatë luftës në porte të ndryshme të Adriatikut, veçanërisht në portet jugosllave (të cilat ishin marrë për t'u

përdorur nga pushtuesit gjermanë), si Kotorri 160-tonëshe, Vllazën Velia, Kalamishi 70-tonëshe, Fati i Mirë, Hydaverdi 80-tonëshe, Lulja e Shkodrës, Elbasani 60-tonëshe, Muradie, Romina, Posta e Durrësit etj.



Motobarka Kotorri, kthyer nga Jugosllavia në vitin 1948

Si hap i dytë ishte krijimi i kapitanerive të porteve dhe grupit të pilotimit, të cilat fillimisht vareshin nga Seksioni i Marinës, nga ku filloi edhe përpilimi i rregullave për funksionimin e kapitanerive, një pjesë e të cilave pas plotësimeve të nevojshme me kalimin e kohës u kthyen në ligje.

Paralelisht me kapitaneritë u krijua edhe shërbimi i pilotimit në porte, shërbimet e bregëzim-zhbregëzimit të anijeve, të ndërlidhjes, furnizimeve të ndryshme etj. Meqenëse kanali hyrës në portin e Durrësit ishte i minuar, fillimisht detyrën e pilotimit të anijeve e kreu kapiteni italian Sig. Lopes, duke bashkëpunuar edhe me kapitenët e vjetër shqiptarë, si Ahmet Luli, Cen Matllia, Ligor Llazari e Hysen Tyli. Ndërkohë, në Vlorë fillimisht shërbeu si pilot një kapiten italian e më pastaj Lili Papa, në Sarandë Gaqo Lepuri, në Bunë-Shkodër Isuf Tafa etj.

Gjithashtu, qysh në hapat e parë u mendua për funksionimin

e kantierit detar. Si pikënisje për krijimin e tij shërbeu kantieri i Tom Gegës, ku, në bazë të një marrveshjeje me autoritetet portuale, aty përveç mjeteve lundruese private, do të riparoheshin edhe mjetet lundruese shtetërore. Për këtë iu bë thirrje punëtorëve të vjetër që kishin punuar aty më parë ose të tjerë që kishin punuar në kantiere jashtë Shqipërisë të cilët çlirimi i vendit i gjeti në Durrës. Të tillë ishin Odise Moneta nga Korfuzi (specialist në kantierin e Ujit të Ftohtë), Gasper e Luigj Gurashi, Ndoc Korbi, Muho Kaceri etj. si dhe dy specialistë malazezë, të dërguar për ndihmë nga qeveria jugosllave për riparime skafi. Po ashtu, dhe Anastas Nino, Zef Raboshta, italiani Rugerio Bationi etj. për pjesët motorike. Në këtë kantier filloi puna për riparimin e barkave dhe motoskafëve të nxjerrë nga ujorët e porteve dhe gjatë bregdetit shqiptar. Këtu u riparua edhe një batipal (shtyllangulës), i cili dha një kontribut të madh ndër vite për ndërtimin e moleve përgjatë bregdetit të vendit.

Ndërkohë u nxor anija thelluese me kova e mbytur në Shëngjin, si dhe vinçi pluskues 45-tonësh i mbytur në gjirin e vogël Japrak të Sazanit, që u çuan për riparim në Jugosllavi, por, pas prishjes së marrëdhënieve midis dy vendeve në vitin 1948, u mbajtën nga shteti jugosllav.

Pasi u kapërcyen vështirësitë e para, flota tregtare në vitin 1946 kaloi në varësi të Ministrisë të Punëve Botore, me drejtor të parë Vaskë Lubonja. Ndërkohë, gjatë vitit 1947, pushteti popullor mori masat e para më të planifikuara për një zhvillim ekonomik të vendit, në këtë kuadër edhe të flotës tregtare.



Molfeta, Itali 1942 – anija me motor dhe pëlhura Vllazen Velia, kthyer në Shqipëri në vitin 1949

Gjatë viteve 1947–50, në bazë të ligjeve që u vendosën, u sekuestruan rreth 40 barka druri me tonazhe të vogla , një pjesë e të cilave u riparuan në kantierin e Durrësit. Në kushtet e vështira të kësaj periudhe, u transportuan lëndë drusore nga Shëngjini në Durrës, kripë dhe sera e Selenicës nga Vlora për në Durrës si dhe mallra e ndihmat që vinin nga Durrësi për në portet e tjera të vendit.

Ndërkohë, lindi nevoja e përgatitjes së barkave shqiptare prej druri për lundrime jashtë Shqipërisë, të paktën brenda detit Adriatik. Ndër të parat që filluan lundrimet drejt porteve të huaj ishin motobarkat e blera në Itali, si Mesapliku (400-tonëshe), Qemal Stafa (300-tonëshe) dhe Asim Zeneli (180-tonëshe), si dhe motobarkat shqiptare Vjosa (450-tonëshe), Kurveleshi, Ylli i Kuq (ish-Kotorri), Kajo Karafili etj.



Motobarka Kajo Karafili (ish-“Elbasani”)

Shpesh ndodhte që këto mjete t’i zinte koha e keqe, duke i detyruar të qëndronin për strehim ditë të tëra në gjire të ndryshme, me mungesa ushqimesh, pa ndërlidhje etj.

Gjithashtu, në to shpesh ndodhnin defekte të ndryshme në det të hapur e në mot të keq, ku mundësia për ndihmë ishte e vogël. Megjithatë, detarë të vjetër e me përvojë nga Ulqini, Durrësi, Shkodra, Himara, Saranda etj., si kapitenët Ahmet Luli, Met Kotori, Caf Kalamishi, Ali Broci, Mustafa Shapalaku, Xhemal Bleta, Halil Skura, Musa Dici, Gaqo Lepuri, Asllan Peku, Cen Matllia, Muharrem Bazi, Vasil Xhaxho etj., si dhe mekanikët Vasil Bixhili, Maliq Majushi, Met Xheladini, Dalip Tabaku, Vangjel Papa etj., ia dolën.

Në vitin 1947 mbërriti në Shqipëri nga Gjermania Perëndimore si dëmshpërblim lufte, anija avullore 3.200-tonëshe, që u emërtua Borova. Kjo anije filloi menjëherë lundrimet nëpër Adriatik për të ndihmuar sado pak ekonominë e vendit. Ndërsa në fillim të vitit 1948, tashmë me emrin Bojana (Buna), ajo kaloi në pronësi të një shoqërie detare jugosllave, duke pasur 50% të ekuipazhit shqiptar (ndër të cilët u imbarkuan si navigatorë edhe kapiten Ahmet Luli,

Cen Matllia e Xhemal Bleta). Por, pas prishjes së marrëdhënieve me Jugosllavinë (1948), ajo u bllokua nga autoritetet jugosllave në portin e Splitit, së bashku me tërheqësin 29 Nëntori, që i ishte dhënë Shqipërisë nga Italia si dëmshpërblim lufte.

Dalëngadalë, pas riparimit të shumë barkave në kantierin e Tom Gegës, u krijua përvojë dhe mundësi teknike e profesionale për fillimin e ndërtimit të barkave të drurit. Fillimisht, aty u ndërtuan barka 80-tonëshe e maune druri pa motor, pastaj u modifikua lundra Hydaverde, e cila u kthye në motobarkë 120-tonëshe për transport të brendshëm me emrin Dalip Tabaku. Më pastaj, në një marrëveshje me shtetin, Tom Gega mori përsipër ndërtimin e barkës së parë prej druri.



Kantieri detar i Durrësit në fillim të viteve 50-të, shek. XX

Ndërkohë në vitin 1949 doli urdhri për sekuestrimin e kantierit të tij dhe krijimin e Kantierit Detar Durrës. Në prag të vitit 1950 aty u prodhua barka e parë 200-tonëshe prej druri, e quajtur Kongresi i Parë, që u përdor për transportim lënde druri nga Shëngjini në Durrës.



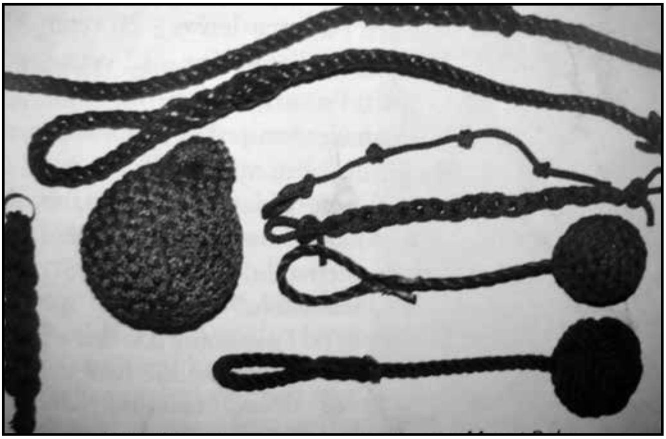
Duke e vendosur tashmë kantierin nën kontroll dhe drejtim shtetëror të planifikuar, për një kohë të shkurtër u prodhuan motobarkat 10 Korriku (200 tonë), 16 Tetori (200 tonë), Ali Kelmendi (400 tonë – fotoja përbri), disa maune, dy tërheqës etj. për të vazhduar më pas me motobarkat Migjeni, Tomorri (180 tonë), Zaho Koka, Beqir Nova, Barjam Curri (180 tonë) Ishmi (200 tonë) etj.

Në një nga këto vite, nga Durrësi u bë transportimi i eshtrave të ushtarëve italianë të vrarë gjatë Luftës II Botërore në Shqipëri. Anijen prej druri Kurveleshi me kapiten Teodor Mukën, nuk e kishin parë kurrë më parë aq sy nga bregu se sa atë ditë kur ajo mbërriti në portin e Barit.

Duhet theksuar se zhvillimi i flotës tregtare gjithmonë u shoqërua me përgatitjen teorike dhe praktike të ekuipazheve. Krahas kurseve kualifikuese disamujore të zhvilluara në port nën drejtimin e drejtorisë së flotës, në vitin 1955 u hap shkolla dyvjeçare Mujo Ulqinaku, me drejtor Isa Shtrazën. Me një program të rregullt, ku mësues ishin kapitenët Ndoc Gjeluci, Cen Matllia, Mikel Nonaj, Zef Groshi etj., u përgatitën detarë e motoristë për të shërbyer në motobarkat prej druri e më pastaj në anijet metalike. Kjo shkollë hodhi bazat teorike e praktike për hapjen më vonë, në vitet 60-të, të shkollës së mesme të peshkimit po në Durrës.

Në të njëjtën kohë u dërguan studentë për shkollim e specializim edhe jashtë shtetit, si në Odesa të BS, Varna të Bullgarisë etj. Këta kuadro, së bashku me grupin e mekanikëve dhe detarëve të

dërguar për specializim në fillim të viteve ‘50, do të ishin bërthama e ekuipazheve të anijeve metalike, që filluan të vinin pas vitit 1956.



Lidhje detare të bëra nga detarë durrsakë

Duhet theksuar se në vitet e para pas Luftës II Botërore, përvoja dhe tradita e kapitenëve, mekanikëve dhe detarëve ulqinako-shkodranë do të ishte baza për ecurinë dhe zhvillimin e detarisë në Shqipëri, veçanërisht në portin e Durrësit. Kjo është arsyeja që shumë kapitenë ulqinakë dhe familje detare, si familja Peku, Bilali, Molla etj., janë nderuar me titullin “Mirënjohja e qytetit të Durrësit”.

Për të gjykuar për ecurinë dhe zhvillimin e transportit detar në vitet 1950–1956, mund të shohim pasqyrën e mëposhtme, në të cilën jepen numri i mjeteve lundruese dhe tonazhi i përgjithshëm i tyre. [205]

205 *Arqile Papadhimitri, Historia e lundrimit detar, Tiranë.*

Shuma e mjeteve me tonazh nga 32–450 tonë:

Viti	Sasia e mjeteve	Tonazhi
1950	36	2853 tonë
1954	19	2139 tonë
1956	17	3053 tonë
Tonazhi i përgjithshëm		**8045 tonë**

Nga kjo pasqyrë vërehet një pakësim i numrit të mjeteve lundruese me tonazh të vogël, pasi në këtë periudhë u hoqën nga përdorimi barkat e vjetra të pasigurta për lundrim, duke u zëvendësuar me motobarka me tonazh më të madh, ndërkohë që shteti, në kuadrin e planeve perspektivë, filloi të mendonte për pajisjen e flotës tregtare me anije transporti metalike të tonazhit të mesëm, për t'iu përgjigjur më mirë nevojave të zhvillimit ekonomik të vendit.

Zhvillimi dhe modernizimi i flotës tregtare gjatë viteve 1956–1990

Në gjysmën e dytë të viteve '50, zhvillimi i ekonomisë shqiptare filloi të kalojë në një stad të ri, që kërkonte edhe një flotë tregtare me kapacitet më të madh dhe anije më të shpejta. Për këtë, fillimisht u krijua dhe u organizua sipas kërkesave të kohës Regjistri Detar Shqiptar, si institucion që do të kontrollonte dhe certifikonte anijet me flamur shqiptar. Ndërkohë, ndërmarrja e Flotës Tregtare do të drejtonte dhe organizonte shfrytëzimin me kapacitet të plotë të anijeve, që gjithmonë shtoheshin. Për këtë qëllim, në vitin 1957 u blenë dy anijet e para metalike 500-tonëshe, që u quajtën Butrinti dhe Sazani, me kapiten të parë Haxhi Shehun e Mehmet Kotorin. Ato u sollën nga Gjermania Lindore (ish-RDGJ) me ekuipazhe gjermane si dhe me disa shqiptarë, që u dërguan për t'i marrë në dorëzim e

për t'u familjarizuar me teknikën gjatë lundrimit për në Shqipëri. Në vijimësi ato transportonin mallra të ndryshme përmes deteve Jon e Adriatik.

Duke parë nevojën e kapërcimit të detit Mesdhe, pasi për nevoja ekonomike duhej shkuar edhe në porte veriore të Evropës deri në detin Baltik, shteti shqiptar gjatë vitit 1959 bleu njëra pas tjetrës disa anije transporti, si Liria (3.150-tonëshe), Partizani (3.150-tonëshe), Skënderbeu (3.100-tonëshe), Teuta (1.650-tonëshe), Korabi (1.200-tonëshe) etj.



Anija tregtare Partizani

Nga kapitenët e motobarkave prej druri, të drejtuara nga kapitenë të vjetër me përvojë, si Haxhi Shehu, Fore Koreta, Rrok Nika, Tom Presi, Xhevdet Gashi, Haxhi Kacani, Pilo Tondini, Todi Muka, Ali Cangonji, Llazar Shyti, Iljaz Truma, Vasil Xhaxho, Ilmi Banushi etj., tani një brez më i ri e i shkolluar mori në dorë drej-timin e këtyre anijeve metalike, me kryemekanikë Korab Mejdani, Maliq Majushi, Vangjel Jani, Vasil Bixhili, Ali Zotushi, Osman Goga, Safet

Hysi, Thanas Nako, Laç Kuraja etj.



Anija tregtare Gjergj Kastrioti Skënderbeu



Anija tregtare Teuta

Në fillim të viteve ‘60, kur ekonomia shqiptare sa kishte hedhur bazat e zhvillimit të saj industrial, vendi u ndodh para vështirësish si pasojë e prishjes së marrëdhënieve me Bashkimin Sovjetik. Në këtë periudhë shumë mallra duheshin importuar nga vende të tjera, pasi vendet e Europës Lindore ndërprenë ndihmat ekonomike dhe kufizuan marrëdhëniet tregtare me Shqipërinë, si rrjedhim i kundërshtive ideologjike që lindën.



Anija tregtare Durrësi

Prandaj, për ta kapërcyer këtë situatë, në fillim të viteve ‘60, shteti shqiptar bleu përsëri disa anije të mesme transporti si, Durrësi (4.950-tonëshe) dhe Mati (3.540-tonëshe) në vitin 1963 si dhe dy anije simotra Gjashtë Shkurti e Rinia, nga 725 tonë secila. Gjithashtu, për të shkuar në Kinën e largët, nevojiteshin anije oqeanike. Prandaj u ble anija tregtare Vlora me tonazh 12.650 tonë.



Anijet simotra Gjashtë Shkurti e Rinia



Anija tregtare Vlora

Ndërkohë, anija Tomori e forcave ushtarako-detare (bazë lundruese e nëndetëseve shqiptare në Pashaliman), për kushtet e reja të krijuara nuk ishte më e nevojshme. Pas rikonstruksionit e riparimit të kryer në kantierin detar La Spezia të Italisë, ajo u kthye në anije transporti në përbërje të flotës tregtare me një kapacitet 4.500 tonësh, me emrin Dajti.



Anija tregtare Dajti pas rikonstruksionit

Njëkohësisht, u morën masa për përgatitjen e kuadrove anijedrejtues. Përveç kontigjentit të studentëve që nisi të shkollohej në Akademinë e Detarisë në Vlorë për llogari të flotës tregtare, u dërguan për studime edhe një grup studentësh në Kinë. Ndërkohë, me urdhra të MMP u liruan nga radhët e forcave ushtarake detare dhe i kaluan marinës tregtare disa oficerë, si Guri Laze (Nazifi), Qemal Hate, Resmi Shameti, Zaçe Zhupa, Adem Jaupaj, inxh. Piro Tushi etj., që kishin mbaruar akademitë në BS. Ata shërbyen me vite të tëra në anije të ndryshme të flotës tregtare, ndër të cilët Qemal Hate dhe Resmi Shameti me dekret të Presidiumit të Kuvendit Popullor morën titullin e lartë "Hero i Punës Socialiste", në zbatimin e detyrave si kapitenë tek anijet Vlora, Tirana etj.

Pas kthimit nga lundrimi i parë nga Kina, nga ku u sollën mallra shumë të nevojshme për vendin, anijen Vlora e vizituan udhëheqësit kryesorë të shtetit shqiptar të asaj kohe, të cilët përgëzuan gjithë ekuipazhin dhe premtuan se Flota Tregtare do të vazhdonte rrugën e një zhvillimi të pakthyeshëm. Për shumë vite kjo vizitë e bërë nga udhëheqësit e lartë, shërbeu si nxitje e mobilizim për ekuipazhet e flotës tregtare për realizim e tejkalim planesh, për punë më të kujdesshme në shërbim të teknikës etj.



Kapiten Qemal Hate

(Hero i Punës Socialiste)

(1928–2000)

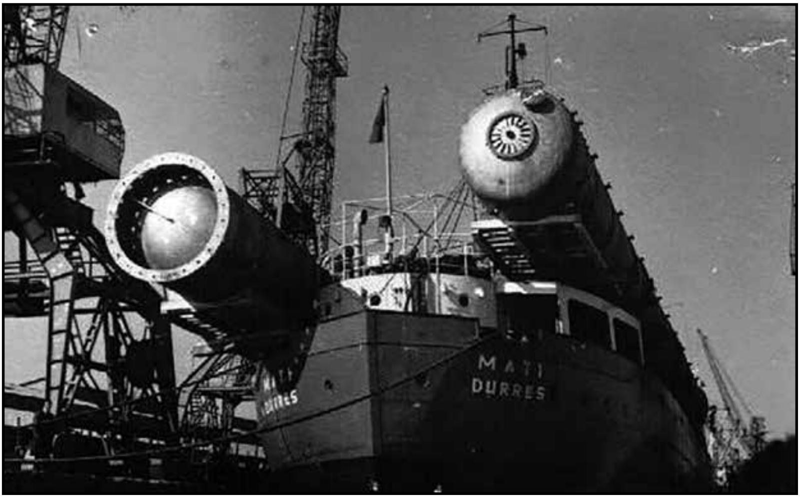


Kapiten Resmi Shameti

(Hero i Punës Socialiste)

(1928–1999)

Një ndër objektivat e shtetit shqiptar për detarinë ishte edhe fuqizimi i transportit detar për ta shtuar sa më shumë kapacitetin e eksport-importit dhe për të rritur pavarësinë ekonomike të vendit, si dhe transportimin e materialeve të ndryshme në interes të zhvillimit të industrisë përpunuese-prodhuese në vend. Duhet theksuar se në shumë raste anijet tregtare kanë transportuar edhe pesha të rënda e me përmasa të mëdha, si vagona trenash, kamionët tip Centauro, pajisje të ndryshme për uzinat në ndërtim, turbinat e hidrocentraleve etj.



Anija Mati e ngarkuar me pajisje të rënda

Këtyre viteve i përket edhe një ngjarje e ndodhur në portin e Durrësit, kur në vjeshtën e vitit 1966 një mot shumë i keq ciklonik përfshiu detet Jon e Adriatik, duke rrezikuar seriozisht anijet e bregëzuara në portin e Durrësit. U desh mobilizimi vetëmohues i gjithë detarëve durrsakë e të tjerëve që ndodheshin në këtë port, për ta përballuar këtë shtrëngatë.

Kështu, ekuipazhi i cisternës së ujit Pëllumb Baholli, pasi nxori në ujorin e portit gjuajtësin detar Semani të bazës së Sazanit,

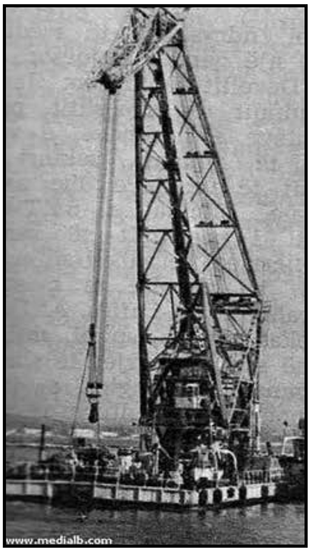
që ndodhej për riparim, transportoi një pjesë të detarëve dhe të ofi-cerëve të tij për të ndihmuar ekuipazhin e vinçit lundrues 100-tonësh, që ishte në rrezik. Të gjitha mjetet detare shpëtuan, por gjatë përleshjeve me erën e jashtëzakonshme dhe me dallgët që futeshin në ujorin e portit, një litar çeliku që mbante vinçin u këput, duke i marrë jetën detarit Adem Reka e duke plagosur dy detarë të tjerë (një të gjuajtësit detar dhe një të vinçit lundrues).

Shkuarjen e Ademit pranë bigës në një situatë të jashtë-zakonshme, kur asnjë nuk e thirri, pushteti popullor e quajti akt heroik. Për këtë, detarit Adem Reka, rënë për mbrojtjen e vinçit (si pronë e përbashkët e rëndësisë së veçantë) Presidiumi i Kuvendit Popullor i dha titullin e lartë “Hero i Popullit” (pas vdekjes).[206] Në kujtim të tij, vinçit lundrues iu dha emri Adem Reka.



Hero i Popullit Adem Reka

(1927 – 1966)



Vinçi lundrues Adem Reka

206 *Fjalori Enciklopedik Shqiptar, Tiranë, 1985, f. 913.*

Si rrjedhim i rritjes së marrëdhënieve tregtare me Kinën, lindi nevoja e formimit të një shoqërie të përbashkët shqiptaro-kineze për lehtësimin e procedurave tregtare dhe rritjen e efektivitetit të linjës detare Shqipëri–Kinë. Kjo shoqëri u quajt CHAL Shipping Company, që kishte zyra funksionimi në Durrës e në Shangai (port në Kinën lindore), si dhe dy anije oqeanike simotra në dispozicion, Vlora dhe Vam Po. Kjo e fundit, më vonë u quajt Shkodra. Për nevoja transporti, kjo shoqëri gjithashtu mori me qera edhe anije të tjera si International e Da Cing. Për sa kohë funksionoi, ajo pati rezultate të mira.

Në këto vite detaria shqiptare arriti një nivel të lartë. Anijet e flotës tregtare gjatë gjithë stinëve të vitit, edhe në kohë tajfunesh e musonesh, pa u ndalur përshkonin Mesdheun, oqeanin Indian e Paqësor e kur duhet të shkonin në Kubë, edhe oqeanin Atlantik. Me anije të tilla, me kuadro që çdo vit përfundonin Akademinë e Detarisë, me detarë që çdo rrugë e çdo vit fitonin përvojë të re, flota tregtare shqiptare u bë një ndërmarrje shtetërore e rëndësishme në vend.

Gjatë kësaj periudhe asaj i është dashur të përballet edhe me situata të vështira. P.sh., gjatë periudhës së luftës arabo-izraelite, kanali i Suezit, si udha më e shkurtër për të shkuar në Lindjen e Largme, u mbyll. Kjo gjë i detyroi anijet tregtare shqiptare që nëpërmjet ngushticës së Gjibraltarit të dilnin në oqeanin Atlantik, të lundronin përreth Afrikës për të kaluar në oqeanin Indian dhe të shkonin në Kinë. Ja si e kujton një anëtar i ekuipazhit Vlora bllokimin e kanalit të Suezit:



Anija tregtare Tirana në lundrim

"Ishim duke ardhur nga Kina, po përgatiteshim për t'u futur në Detin e Kuq, kur kapiteni vjen në timoneri dhe me qetësi por prerë, urdhëroi "Majtas Timoni". Kur anija u kthye në drejtim të kundërt ai dha porosi që të vijonte lundrimi me kursin e ri. Pas kësaj, nga urdhrat e porositë që dha kapiteni për një konsum më racional të ushqimeve dhe ujit, e kuptuam se kanali i Suezit ishte bllokuar dhe do të lundronim edhe më se një muaj për t'u kthyer në Atdhe..."

Edhe në vitet '70 zhvillimi i flotës tregtare nuk u ndal. Në Gdansk të Polonisë u ble anija Tirana, e sapoprodhuar, me ka-pacitet mbartës 12.000 tonë. Një pjesë e ekuipazhit shqiptar mori pjesë gjatë ndërtimit dhe montimit të pajisjeve. Ndërsa në vitin 1978 u ble anija më e madhe që pati flota tregtare shqiptare gjatë periudhës së sistemit socialist. Ajo u quajt Arbëria, me kapacitet 16.350 tonë dhe shpejtësi 16 nyje.



1983 – Anija tregtare Arbëria

gjatë ngarkim-shkarkimit në portin e Durrësit

Tani Shqipëria kishte një flotë të fuqishme tregtare. Anijet e saj çanin dete e oqeane, duke valëvitur me krenari flamurin shqiptar në çdo port e skaj të oqeanit botëror dhe duke bërë kështu të njohur vendin tonë në popujt e botës. "Ku bie Shqipëria dhe sa e madhe është", – na pyetnin plot kërshëri punëtorët e port-Sudanit në bregdetin lindor të Afrikës, kur ndodheshim atje më 1980 me anijen Tirana, me të cilën kishim çuar çimento të fabrikave shqiptare dhe do të ngarkonim fosfat në portet egjiptiane të Detit të Kuq për uzinat e asaj kohe të vendit tonë. Dhe ne i sqaronim e u flitnim për Shqipërinë", tregon njëri nga pjesëtarët e atij lundrimi.

Porti i Durrësit vazhdonte të ishte më i madhi i vendit, ndërkohë që kishin filluar punimet për ndërtimin e një porti të madh në Vlorë. Shërbimet portuale, përpunimi i mallrave, magazinimi, funksionimi në portin e Durrësit ishin bashkëkohore.

Regjistri Detar, me kompetencë e profesionalizëm të lartë, certifikonte anijet me flamur shqiptar. Në pjesën e pasme të secilës

prej tyre, poshtë emrit shkruhej porti i regjistrimit Durrës. Në këto vite, në portet e Evropës, anijet shqiptare binin menjëherë në sy për mirëmbajtjen e tyre.

Për përpunimin e ngarkesave të rënda në Durrës përdorej vinçi lundrues Adem Reka. Gjithashtu, në portet shqiptare, për mbajtjen brenda parametrave të thellësive në hyrjet dhe në ujorët e porteve, punonin anijet thelluese Adriatiku dhe Rodoni.

Por krahas zhvillimit të transportit të jashtëm, në vendin tonë transporti detar i brendshëm kishte arritur një nivel të tillë zhvillimi që barkat e drunjta nuk i përgjigjeshin dot. Prandaj kantieri detar Durrës nisi ndërtimin e anijeve metalike.

Në vitin 1965 u prodhua barka e parë metalike që u quajt Rinia, ndërkohë që në vitin 1968 u prodhua tërheqësi i parë metalik shqiptar i quajtur Debatik, 32 m i gjatë dhe me fuqi motorike 1.000 kf.



Tërheqësi Debatiku në ditën e përurimit

Ndërsa në vitet ‘70–‘80 filloi prodhimi i një sërë anijesh metalike, të pajisura me aparaturat e kohës dhe me aftësi lundrimi

përgjatë bregdetit shqiptar. U prodhuan me radhë anijet 500 tonëshe Apolonia, Lezha, Kanina, Ahmet Luli, Tomori, Haxhi Shehu, Kavaja, Himara, Lukova e Bashtova, ndërsa në vitin 1984 anija Saranda me kapacitet 1.100 tonë.



Një nga anijet 500-tonëshe të prodhuara në Durrës

Në këtë kantier u riparua edhe anija greke 650-tonëshe Ilse, e cila në verën e vitit 1974 u përfshi nga flakët gjatë lundrimit pranë brigjeve shqiptare. Në këto kushte, kapiteni e ktheu anijen në gjirin e Vlorës, ndërkohë që pjesëtarët e ekuipazhit e braktisën anijen përballë Akademisë së Detarisë. Ata dolën në tokë, të ndihmuar fillimisht nga studentët e Akademisë, pastaj shteti shqiptar mori masa për riatdhesimin e tyre. Pas riparimit, kjo anije u fut në përbërje të flotës shqiptare me emrin Kapiten Guri Nazifi.

Ndërkaq, në vitin 1983, në kantierin detar të Durrësit përfundoi së ndërtuari anija Gjirokastra me tonazh 2.750 tonë dhe shpejtësi 12 nyje, e cila është anija më e madhe prodhuar deri tani në kantieret detare shqiptare.

Po ashtu, kantieri detar prodhoi edhe një seri anijesh metalike për transport të brendshëm me kapacitet 250-tonësh si dhe anije për nevoja të ndryshme, ndër të cilat mund të përmendet anija

për transportin e udhëtarëve në liqenin e Fierzës, rreth 70 moto-peshkatore metalike, 12 mjete portuale, 5 tërheqësa për shërbime portuale etj. Për vite të tëra grupi i konstruktorëve u drejtua nga inxhinier Gani Ismailati, diplomuar si inxhinier projektues anijesh në Poloni, inxhinier Fatmir Drago etj.



Anija Gjirokastra

Tashmë në flotën tregtare, të plotësuar me anije të kohës, shërbente një plejadë e tërë kuadrosh, që mbaronin çdo vit Akademinë e Detarisë në Vlorë dhe mekanikët nga Fakulteti i Inxhinierisë Mekanike i Universitetit të Tiranës. Një brez i ri oficerësh, si Viron Sadiraj, Alfred Tako, Enver Gucia, Qemal Sharkiqi, Pandeli Golemi, Vladimir Rjepaj, Fred Semini, Shyqri Kadiu, Thodhori Babe, Halim Milaqi etj. dhe inxhinierët me përvojë si Enver Muzhaqi, Met Ypi, Andrea Heba etj. kishin marrë drejtimin e anijeve oqeanike shqiptare.



Anija e udhëtarëve Dardania

Liqeni i Fierzës



Inxh. Gani Ismailati

Hero i Punës Socialiste

Ndër vite Flota Detare, kantieri detar, porti i Durrësit, Regjistri Detar u drejtuan nga kuadro me nivel, si Hysni Çyrbja, Zihni Muço, Ahmet Jegeni, Qemal Hate, Feruz Mataj, Marko Karoli, Bajram Thërmia, Arshi Latifi, Petrit Myftiu, Hyqmet Hima, Agron Fishta, Met Laknori etj. Në historinë e detarisë shqiptare, vitet 1945–1990 shënon periudhën kur ky sektor arriti kulmin e zhvillimit. P.sh., në vitin 1974 vetëm në Kantierin Detar të Durrësit punonin 1.300 punëtorë.

Ndër vite e shekuj në det ndodhin ngjarje që duhen përmendur, të cilat brezat duhet t'i njohin, t'i dinë. Një nga këto është edhe ngjarja e ndodhur në tetor 1976 me anijen Mati, me ekuipazh prej 34 vetash e kapiten Adem Jaupajn. Pasi mbërriti në gjirin e Konstancës (Rumani), ajo qëndroi në spirancë në pritje të urdhrit për t'u futur në këtë port. Ndërkohë, moti filloi të përkeqësohej, derisa më datën 18 tetor deti mund të quhej i tërbuar, duke arritur forcën mbi 10.[207]

Meqenëse anija rrezikohej të dilte në tokë, me urdhër të kapitenit u ngrit spiranca e filloi manovrimi në lëvizje. Por në këtë kohë, prej motit shumë të keq, u këput timoni, duke e bërë të pamundur manovrimin e mëtejshëm të anijes.

207 Sipas shkallës matëse "Bofor" (Beaufort) forca 10 nënkupton stuhi detare me shpejtësi të erës 24,5–28,4 m/sek dhe lartësi të dallgës rreth 9 m (shën. i autorëve).



Anija Mati e mbytur në Konstancë, Rumani

Pasi ndihma e dhënë nga një tërheqës rumun nuk dha rezultat, afërsisht në mesnatë anija ndeshi në tokë dhe u ça në mes. Gjatë përpjekjeve të ekuipazhit për të ulur një barkë shpëtimi, dy detarë përfunduan në det dhe dallgët e mëdha i nxorën në breg (për fat, të gjallë), ndërsa të tjerët u tërhoqën nga anija të nesërmen me helikopterë rumunë. Ishte një ngjarje që edhe mund të shmangej, në qoftë se autoritetet portuale do të kishin lejuar futjen në port të anijes që në fillim të përkeqësimit të motit.

Po ashtu, në historinë e flotës tregtare nuk duhet lënë pa përmendur rasti i shpëtimit të detarëve spanjollë në vitin 1983 nga ekuipazhi i anijes Vlora me kapiten Viron Sadiraj. Gjatë lundrimit në oqeanin Atlantik, pasi radisti i anijes kapi sinjalin SOS, anija ndryshoi kursin në drejtim të koordinatave, ku kërkohej ndihmë. Në kushte shumë të vështira atmosferike, ekuipazhi mundi të shpëtonte jetën e 8 detarëve spanjollë, të cilët pas mbytjes së anijes ndodheshin në një barkë shpëtimi. Anija u kthye mbrapsht me dhjetëra milje detare për t'i dorëzuar ata në portin e Algeciras, Spanjë, gjë të cilën nuk e bëjnë të gjitha anijet në det. Për këtë akt human, qeveria spanjolle

nëpërmjet shtetit shqiptar falënderoi zyrtarisht kapitenin dhe ekuipazhin e anijes Vlora. Kurse në mars 1983 ishte anija tregtare Arbëria, me kapiten Lefter Lamçen, që përballoi për orë të tëra forcën e uraganit në gjirin e Biskajës.

Por, në historinë e detarisë shqiptare pas vitit 1990 u vërejt një kthim mbrapa. Pas ndryshimit të sistemit politiko-shoqëror, liberalizimi i ekonomisë e dëmtoi rëndë flotën tregtare shqiptare. Eksodi i vitit 1991 ishte hapi e parë i shkatërrimit të saj.

Shumë anije u rrëmbyen ose u detyruan të çonin përtej detit njerëzit që iknin nga Shqipëria. Ndër tó, shumë maune, peshkatore, tërheqës dhe anija tregtare Skënderbeu etj., pas këtij eksodi, nuk u kthyen dot më, por ngelën për skrap në portet e Barit dhe të Brindizit



Durrës – gusht 1991

Nisja e anijes Vlora me refugjatë drejt Italisë



1991 – Mbërritja e refugjatëve shqiptarë në Brindisi

Më pas anijet u privatizuan, u blenë me letra me vlerë për *"pesë lekë"* dhe ashtu siç u blenë, ashtu edhe u lanë nëpër portet e botës, përfshi këtu krenarinë e flotës sonë tregtare, anijet e mëdha Tirana, Vlora, Shkodra etj. Pra, kështu përfunduan anijet e Flotës tregtare, që ishin pasuri kombëtare me vlerë të madhe të pazëvendësueshme për ekonominë, transportin dhe tregtinë.

Ndryshimi i sistemit e gjeti Shqipërinë pa legjislacionin e nevojshëm detar. Ajo nuk ishte anëtare me të drejta të plota e IMO-s, në legjislacionin shqiptar mungonte Kodi Detar, që ishte i nevojshëm. Tani lindën pronarë të rinj, disa nga të cilët i kushtuan vëmendje më tepër biznesit sesa zbatimit të kërkesave e rregullave sipas ligjshmërisë detare, gjë që pati pasoja negative në detarinë shqiptare.

Kështu p.sh, vetëm gjatë vitit 2006, sipas Komitetit të "MoU" me qendër në Paris (një ndër autoritetet kryesore detare europiane), shumë nga anijet shqiptare, gjatë kontrolleve të bëra nga PSC në

portet europiane dhe mesdhetare, rezultuan si mjete lundruese jashtë parametrave të sigurisë, garancisë për jetën e njerëzve dhe standardeve të kërkuara.[208]

Kjo gjendje ndikoi negativisht në integrimin e detarisë shqiptare në këto organizata si dhe në punësimin e detarëve shqiptarë në anije me flamur të huaj, që lindi si nevojë ekonomike pas ndryshimit të sistemit në Shqipëri. Megjithatë, kjo gjendje ishte e përkohshme, shumë shpejt u ndien ndryshimet.

Në Durrës u hapën kurset e nevojshme për kualifikimin e detarëve sipas ligjeve e kërkesave ndërkombëtare, u miratua legjislacioni i nevojshëm për krijimin e Administratës Detare, kapitaneritë e porteve dhe Regjistri Detar, u shtuan më tepër kërkesat për zbatimin e rregullave, filloi blerja e anijeve në përputhje me kërkesat e SOLAS-it[209] etj.



2018 – Anija "ANA", RO-RO e parë me flamur shqiptar

Në fillim të viteve 2000, anijet shqiptare me tonazh të ndryshëm (nga 1,500 tonë deri në 25.000 tonë) si Eldore I, Reina

208 Gazeta "Panorama", 6 tetor 2007, f. 14–15.
209 SOLAS – Safety of Life at Sea (Siguria e Jetës në Det).

Christina, Eldore II, Gloria, Edro V, Regina Med, Acqua Stella, Nereida, Europian Trader, Tulina, Renvi, San, Kneo, Frosina, Edarte etj. lundronin tranzit nëpër portet e Evropës, Azisë dhe Afrikës deri në Kinën e largët si dhe në portet shqiptare. Tani ato lundronin me flamur shqiptar dhe të huaj, si panamez, gjeorgjian, moldav, bolivian, kamboxhian, kongolez, të Sierra-Leones etj., sipas interesit të vetë pronarëve. Në këto vite kapaciteti i kësaj flote arriti rreth 100.000 ton DW, duke kryesuar përsëri transporti detar në import-eksportin e mallrave në Shqipëri.

XXVIII. ZHVILLIMI I PESHKIMIT

Peshkimi në ujërat e brendshme

Një vend të veçantë në historinë e detarisë së vendit tonë zë edhe peshkimi, si një nga zejet më të vjetra të njerëzimit. Si kudo, edhe në trevat shqiptare është peshkuar buzë lumenjve e liqeneve, nëpër kanale, në laguna etj. Është e kuptueshme që më tepër e më herët është gjuajtur në liqenin e Shkodrës, të Prespës, Ohrit, në Butrint, Sarandë, në brigjet e Çamërisë, Orikum, në lagunën e Nartës, gjirin e Vlorës, Karavasta, Durrës, Shëngjin, në lumenj e grykëderdhjet e tyre, pasi në këto vende flora dhe fauna nënujore ka pasur kushte më të përshtatshme zhvillimi. Lagunat, si ekosistemet më të veçanta detare, janë të pasura me peshk të cilësisë së lartë dhe me popullim shpendësh, prandaj edhe rëndësia e tyre ekologjike dhe ekonomike është e madhe. Në këto ujëra ndër shekuj janë rritur peshq të shijshëm, si kocja e Dukatit, korani i Pogradecit, krapi i Shkodrës, qefulli dhe ngjala e Nartës etj.

Qysh në lashtësi banorëve pranë brigjeve të lumenjve, liqeneve, lagunave etj., kur kanë parë turma peshqish që luanin e, hidheshin mbi ujë, patjetër që u ka lindur dëshira për t'i kapur. Duke pasur parasysh edhe evoluimin botëror, ndikimi i të cilit në trevat tona ka qenë i madh për vetë faktin se pellgu i Mesdheut është banuar shumë herët, edhe tek ne është gjuajtur peshku me heshtë, është kapur me dorë, me prita, me kosha të thurur me thupra si dhe me grepa të thjeshtë në periudhën e hekurit etj.

P.sh., nga zbulimet arkeologjike në qytetin e Butrintit dhe në kodrat e Zvërnecit (Aulona e vjetër), vërtetohet se qysh në pe-

riudhën e neolitit ka pasur vendbanime, banorët e të cilave janë marrë me peshkim. Ndërsa për Pogradecin zbulimet flasin për një vendbanim parahistorik, i cili më pas në periudhën e Ilirisë është banuar nga enkelejtë (njerëz ngjalash), pra që merreshin me zënien e ngjalave në liqen. Për këtë arsye qysh në shek. V p.e.s Pogradeci është quajtur Enkeliana.

Në vendin tonë si një nga mjetet më të hershme për gjueti që është trashëguar deri kohët e fundit, njihet lundra njëtrungëshe, të cilën në Ulqin e kanë quajtur pigotë, kurse në Nartë monoksillo, pasi punohej në një trung peme të vetëm. Gjetjet arkeologjike në lagunën e Nartës, në verilindje të dajlanit, flasin qartë për lashtësinë e të peshkuarit në këtë zonë.



Laguna e Nartës – Barkë peshkimi njëtrungëshe

e përdorur deri në vitet '30 të shek. XX

Sipas studiuesve të ndryshëm në vendbanimet pranujore iliro-shqiptare janë përdorur mjete të thjeshta lundrimi, si coliku, trungu, trapi, ferketi e sulja deri tek bateli, takja, takercja, lundrica etj. Ndër vite e shekuj zhvillimi i këtyre mjeteve detare patjetër që është shoqëruar edhe me përsosjen e mjeshtërisë së peshkimit. Gjatë

periudhës së pushtimit të gjatë osman, edhe pse të dhënat janë të pakta, gjersa në perandori tregtohej peshk, do të thotë që edhe shqiptarët, pa dyshim që atë çka mund të kenë parë në vende të tjera të Perandorisë (lidhur me peshkimin) e kanë transmetuar edhe në trevat shqiptare, pavarësisht se populli ynë në fundin e sundimit osman ishte pothuajse blegtor.

Vetë trashëgimia në Shkodër, Nartë, Himarë e Çamëri flet qartë për zhvillimin edhe të peshkimit. Interesant është se në një hartë mesjetare veneciane laguna e Dukatit shënohet me emrin pescheria [210], që mund ta përshtatim në shqip si vend për të peshkuar – vend me shumë peshk. Kurse në vilajetin e Ali Pashë Tepelenës, jo vetëm që peshkohej, si në Janinë, Prevezë, Butrint etj., por shpesh në kohë të lirë edhe vetë Pashai dilte për të peshkuar.

Për periudhën në fund të shek. XIX dhe fillimin e shek. XX, nga burime të ndryshme bëhet e ditur se në veri të Shqipërisë (Shëngjin, Ulqin) gjuhej shumë sardelja, e cila, pasi kripej, eks-portohej në Trieste. Për të theksohej se më e shijshme ishte ajo që zihej në tetor, kurse ajo e stinës së verës ishte shumë e dhjamosur.



Gjuetia e ngjalave me hunj druri në Bunë (fundi shek. XIX)

210 Pescheria – në italisht ka kuptimin dyqan peshku, vend ku ka peshk (shën. i autorëve).

Ndërsa për Shkodrën, përveç salmonit e qefullit, gjuhej shumë edhe ngjala. Gjuetia e saj bëhej duke ngulur në lumin Bunë radhë hunjsh druri të mprehtë të vendosur në pjerrësi 30º me maja në drejtim të detit. Krahët e koshave ishin të mbyllur dhe ndërsa uji rridhte, ngjalat që lëviznin drejt rrjedhës së lumit, ngeleshin brenda rrjetës apo thesit, të vendosur në fundin e koshave. Kjo përvojë pa dyshim që ka qenë e përhapur edhe në jug; për sardelen veçanërisht në Vlorë e Sajadhë dhe për ngjalën në të gjithë lumenjtë dhe dajlanët e kënetave që mbulonin një pjesë të mirë të bregdetit shqiptar.

Në fillim të shek. XX, pas formimit të shtetit shqiptar dhe përfundimit të Luftës I Botërore, duke pasur parasysh edhe zhvillimin rajonal të mjeteve detare, peshkimi mori një hov më të madh në ujërat e brendshme dhe ato të kripura. Kjo u vu re më tepër në skajet veriore dhe jugore të trojeve shqiptare, si në Ulqin, Himarë e Çamëri, ku dhe historitë, legjendat e tregimet për peshkatarë e familje peshkatarësh janë pa fund. Ndërsa në periudhën e mbretit Zog, nisur nga vlerat ushqimore e leverdia ekonomike si dhe për

ta pasur plotësisht nën kontroll shfrytëzimin e pasurisë ujore të Shqipërisë, Italia rriti interesin për peshkimin në këto ujëra. Pikërisht, më 1935 shoqëria italiane IPIS mori me koncesion për 20 vjet shfrytëzimin e lagunave të Karavastasë e të Lezhës, e cila gjatë Luftës II Botërore u zëvendësua nga shoqëria Pescalba.

Qysh në fillim, specialistët italianë ndërtuan pritat peshkore në grykëlidhjet e dajlanëve me detin. Nga Italia u sollën pajisje dhe lundra peshkimi prej druri, barka të mbyllura me vrima nga lart (marota) për mbajtjen e ngjalës të gjallë, që më pas transportoheshin për në Itali. Në këtë shoqëri fillimisht u punësuan punëtorë shqiptarë, të cilët pas lufte u bënë bërthama e ndërmarrjes së peshkimit në vend.

Si çdo qeveri, edhe qeveria e formuar pas Luftës II Botërore, duke pasur parasysh vlerat ushqimore dhe leverdinë ekonomike,

hodhi sytë nga ujërat për zhvillimin e peshkimit, duke u bërë thirrje qytetarëve bregdetas, bregliqenas etj. që të fillonin të peshkonin me ato mjete që kishin shpëtuar pa u shkatërruar nga lufta, me ato pak barka druri, rrjeta, grepa, prita me kallama ose hunj etj.

Pas luftës, gjuetia e peshkut fillimisht u zhvillua në formë sipërmarrjeje e kontrolluar nga shteti, ndërsa në maj 1946 u organizua kooperativa e parë e peshkatarëve në Shkodër, duke vijuar pastaj në Durrës, Lezhë, Nartë, Lushnjë, Pogradec e Korçë. Gjatë kësaj periudhe u rindërtuan dajlanët duke filluar gjuetia kolektive.



Pogradec 1947 – kasolle dhe rrjeta peshkatarësh

Më pas, pikërisht në gusht 1947, me nismën e disa peshkatarëve privatë, në mbështetje të legjislacionit të asaj kohe, u themelua kooperativa e parë e peshkimit me qendër në Durrës dhe me agjenci në Nartë, Shëngjin, Shkodër, Himarë, Pogradec e Prespë. Kryetar i saj u zgjodh Mustafa Kallogjeri (Muçi), i lindur në një familje peshkatari. Baza materiale e kësaj kooperative përbëhej vetëm nga 5–6 barka të vogla (sanalle) peshkimi me rrema, disa braca (krahë) me mrezha (lloj rrjetash për peshkim) dhe kasolle peshkatarësh në bregdet, liqene e dajlanë.

Shkallë-shkallë, këto kooperativa u plotësuan me 2–3 anije

druri të vjetra të huaja, të sekuestruara nga shteti për gjueti të kundërligjshme në ujërat shqiptare. Një mjet i rëndësishëm peshkimi në këtë periudhë, sipas përvojës, ishte stavniku, që ishte një sistem rrjetash fikse, të vendosura afër bregut të detit në gjire të mbrojtura nga erërat e forta. Stavniku i parë është vendosur në vitin 1952 në gjirin e Vlorës, ndërsa në pranverën e vitit 1958 në Shëngjin e në vijim në Durrës e në Sarandë. Në vitet pasardhëse Vlora ndërtoi dhe shfrytëzoi 2–3 sisteme të tilla në bregdetin ranor të Treporteve, duke ruajtur përvojën e përdorimit të tyre deri në vitet '80.

Në vitin 1970 u zbatua për herë të parë sistemi i parancave (vallkonj) të lëvizshme për zënien e ngjalës në lagunën e Nartës, që ndikoi ndjeshëm në rritjen e prodhimit të saj në lagunat bregdetare në vitet pasardhëse. Zëvendësimi i rrjetave të pambukta me ato prej najloni u bë masivisht në të gjitha llojet e gjuetisë në vitin 1959, gjë që e rriti shumë prodhimin.

Ndër vite, me ndërtimin e rezervuarëve ujorë nga sektori i ujërave të brendshme, iu kushtua rëndësi hedhjes së rasateve të ndryshme për të nxitur peshkimin artizanal, ndërkohë që në Shkodër, Tragjas (Vlorë) etj. u formuan rezervate për rritjen e troftës së lumit. Ndërsa në Butrint u zhvillua ndjeshëm kultivimi i midhjes.

Peshkimi detar

Peshkimi në buzujërat iliro-shqiptare ka qenë pjesë e zejeve të këtyre banorëve, duke i përdorur prodhimet e ujërave të tyre për ushqim dhe tregti. Nga përshkrimi i një pelegrini për tregun e Durrësit në vitin 1396, mësojmë se:

"... Nëpër tezga sheh shumë peshkatarë, që tregtojnë peshk të freskët, por edhe të tharë e të tymosur."

Normalisht, kur tregtohej peshk i freskët, patjetër që ishte kapur nga peshkatarët po atë ditë ose një natë më parë. E ky treg sipas të dhënave të ndryshme ka ekzistuar në të gjitha vendbanimet

bregdetare.

Një këngë e vjetër ulqinake e shek XVII dëshmon qartë se peshku jo vetëm që gjuhej, por edhe gatuhej me shije e shërbehej këndshëm në sofrat e tyre:

"Gerre, Gerre, pipi-Gerre[211]
Qit peshki detit n'fyltere
Fërgo mirë e mos e diq,
Po na vijnë sonte do miq..."

Nëpër arkiva të periudhës mesjetare gjenden gravura të shumta, ku pasqyrohet jeta në buzujërat e Ulqinit, Shkodrës, Durrësit, Vlorës, Himarës, Butrintit, Prevezës etj., në të cilat përreth mjeteve lundruese me pëlhura, që mund të konsiderohen të mëdha për kohën, vëren edhe shumë barka të vogla, një pjesë e madhe e të cilave janë përdorur për peshkim. Ndërsa në shek. XIX, kur në trevat shqiptare filloi përdorimi i fotografisë, foto të tilla për të gjitha vendbanimet bregujore janë të shumta.

Për shek. XX të dhënat janë më të shumta. Duhet theksuar se në fillim të këtij shekulli luftërat ballkanike dhe ato botërore e dëmtuan shumë traditën e peshkimit në vendbanimet bregdetare shqiptare. Pas këtyre stuhive shkatërrimtare edhe për peshkatarinë, ata që e kishin mjeshtëri peshkimin nxorën ndonjë barkë të mbytur, blenë ose ndërtuan barka të vogla për të filluar përsëri veprimtarinë e mëparshme të tyre. Vijimësinë e traditës së peshkimit e vërteton, p.sh., edhe ligji i periudhës së mbretit Zog, në të cilin theksohej se: *"... peshku i freskët duhej të tregtohet brenda ditës; në mbrëmje, pas mbylljes së tregut, pjesa e mbetur duhet të groposet..."*

Gjithashtu, duke ju referuar shtypit të kohës, në vitin 1941, gjatë mbytjes në gjirin e Vlorës të anijes-spital italiane "PO",

211 Gerre – emri ose epiteti i një shërbëtoreje afrikane, që gatuante në një shtëpi ulqinake në kohët e piraterisë detare.

mësojmë se në ndihmë të personave që ndodheshin në të, krahas anijeve ushtarake italiane shkoi edhe një peshkatore shqiptare e quajtur Genepesca II, gjë që vërteton se tradita e të peshkuarit nuk është ndalur asnjëherë, prodhimet e detit gjithmonë kanë qenë pjesë e ushqimit të popullsisë bregdetare dhe tregtisë.

Ndërsa me ardhjen e refugjatëve çamë, veçanërisht në Vlorë dhe Durrës, shumë ndër ta filluan punë si peshkatarë. Një pjesë e tyre këtë punë kishin bërë edhe në trojet që lanë, madje dy familje erdhën me motobarkat e veta prej fshatit bregdetar Murto (sot Sivota, Greqi) deri në Vlorë. Një pjesë e mirë e këtyre çamëve, së bashku me familjet e tyre, u bënë bërthama e ardhshme e peshkimit detar në Shqipëri.

Për rimëkëmbjen e peshkimit në vend, më 1947 erdhën specialistë jugosllavë për të dhënë përvojën e parë në përvetësimin e peshkimit detar me rrjeta fundore, që u zbatua në disa anije të vjetra druri. Këtë gjë për herë të parë e zbatoi mjeshtri Rexhep Bushati, i cili njihet edhe si rrjetapunues.

Ndërsa në vitin 1952 u hap shkolla e peshkimit me kursantë nga vendbanimet bregdetare, të cilët mësuan kryesisht mjeshtërinë e peshkatarit. Më pas, programi mësimor u zgjerua edhe në profesione të tjera, si kapitenë e motoristë për anijet e peshkimit. Po ashtu, për një organizim më të mirë të peshkimit dhe fuqizimin e tij, u krijuan ndërmarrjet e peshkimit në Durrës, Vlorë, Lezhë e Sarandë, ku secila kishte flotën e vet të anijeve të peshkimit.

Po këtë vit filloi ndihma materiale nga BS nëpërmjet një këshilltari të përhershëm në drejtorinë e peshkimit në Durrës, e formuar mbi bazën e kooperativës së parë të peshkimit. Për vënien e kësaj dege në baza shkencore u dërguan për studime të larta në vendet e lindjes shumë studentë, si Ndoc Rrokaj, Mëno Xhuveli, Luan Fici, Agathokli Loli, Arqile Doko, Ndoc Filipi, Panajot Jorgji etj., të cilët më pas dhanë një ndihmesë të çmuar si drejtues shkencorë

e specialistë për zhvillimin e peshkimit në Shqipëri. Po ashtu në vitin 1956 u dërgua një grup peshkatarësh në BS (Detin e Zi e Baltik) për t'u kualifikuar për peshkimin detar me rrethim dhe disa të tjerë në ish RDGJ për gjueti me rrjeta fundore.



Nisja për gjueti sardeleje

Ndërkohë, në vitet 1956–57, në ndërmarrjet e peshkimit në bregdet u bë zëvendësimi i rrjetave të pambukta me rrjeta perloni, kurse ndërtimi i rrjetave me mbyllje thesi (koshilokëve) me rrjeta prej kaproni u bë në Vlorë në vitet 1958–59, duke u çelur punishtja e parë për riparimin e rrjetave.

Paralelisht me masat për përsosmërinë e materialeve të peshkimit, u mendua edhe për sjelljen e mjeteve lundruese për peshkim. Kjo filloi në vitin 1951–52, kur erdhën 3 anijet e para prej druri me fuqi motorike secila 140 kf, që morën emrat Vetëtima, Patoku dhe Korani. Po në këto vite filloi në Durrës ndërtimi i motobarkave prej druri me fuqi motorike 80 kf për gjuetinë e sardeles, të cilat u vendosën në Vlorë.

Më 1956 erdhën 10 anije motopeshkatore metalike me fuqi 80 kf si Miqësia, Ernest Telman, Shkodra, Pojani, Bistrica etj. për gjueti

me rrjeta fundore nga ana e majtë dhe gjueti me rrjeta-lëvizëse (drifter) nga ana e djathtë, ku vendosej një rul prej druri e me pajisje të tjera për këtë lloj gjuetie.

Më 1958 erdhën anijet e para nga Rumania për gjuetinë e sardeles. Po këtë vit erdhën edhe 5 anije të tjera tip Sejner me 140 kf nga deti Azov (BS), që u emërtuan Durrësi, Dukati, Mati, Drini e Tirana dhe që u përdorën për të peshkuar kocen dhe sardelen.

Më 1959, nga ish-RDGJ erdhën 10 anije peshkimi metalike me 80 kf për gjuetinë e sardeles, të cilat u vendosën në Vlorë dhe Shëngjin. Ndërsa në fund të po këtij viti erdhën dy anijet Taraboshi dhe Shqiponja, me 300 kf secila, të projektuara e të financuara nga BS dhe të ndërtuara në Rostok të ish-RDGJ-së, të cilat ishin anijet më të mira të flotës së peshkimit. Ato u vendosën në Durrës. Kështu, në fillim të viteve ‘60 flota e peshkimit, duke llogaritur edhe 4–5 anije druri të pasluftës, arriti një numër prej rreth 30 barkash peshkimi, ndërkohë që po këtë vit erdhën nga Italia si dëmshpërblim lufte edhe 6 barka metalike të tjera me nga 200 kf të ndërtuara në Via Regio, të cilat u emërtuan Arbana, Antonio Gramshi, Valbona, De Rada, Joni etj. Edhe këto u vendosën në Durrës e Vlorë. Me ardhjen e këtyre anijeve lindi nevoja e një organizimi më të mirë, duke bërë të mundur kështu krijimin e drejtorisë së përgjithshme të peshkimit dhe të stacionit të kërkimeve shkencore në Durrës, ku u vendosën kuadro të lartë të specializuar për sektorin e peshkimit në BS, Rumani e gjetkë.

Në fund të viteve ‘50 të shek. XX, sektori i peshkimit ishte futur në një rrugë zhvillimi të qartë dhe të planifikuar. Gjatë vitit 1958, me kredi dhe ndihmë teknike nga RDGJ, përfundoi në Vlorë ndërtimi i kombinatit të konservimit të peshkut Ernest Telman. Ndërtimi i tij nxiti zhvillimin e mëtejshëm të peshkimit të sardeles, veçanërisht në Vlorë dhe në Shëngjin, ku konfiguracioni i bregut ishte më i përshtatshëm. Ndërsa në vitet ‘60 në këtë kombinat u bënë

përmirësime teknologjike, duke mundësuar kështu konservimin me shumicë jo vetëm të sardeles, por edhe të ngjalës së tymosur, peshkut ton, renkës, stavridhit, vopës, skumrit, sepies, kallamarit, oktapodit etj.

Në kuadrin e politikës për të prodhuar në vend anijet e peshkimit, Kantieri Detar Durrës prodhoi peshkatoren e parë metalike 80 kf, që u emërtua 25-Vjetori, e cila u përdor për gjueti sardelesh dhe me rrjeta fundore. Pas kësaj, filloi në mënyrë të planifikuar prodhimi i peshkatoreve metalike me motorë 408 kf, ndërsa më pas me 575 kf, kryesisht për gjuetinë me rrjeta fundore në thellësi të mëdha në det të hapur, numri i të cilave me vite arriti në 35 motopeshkatore. Njëkohësisht, filloi riparimi i anijeve të vjetra, duke rritur fuqinë e tyre me motorë të rinj.

Më pas, në fundin e viteve '60, kantieri detar filloi ndërtimin e anijeve metalike me 300 kf, që do të formonin për disa vjet një flotë të vërtetë prej rreth 65 anijesh (nga këto 20 të reja) për gjuetinë e sardeles, meqenëse kjo lloj gjuetie ishte me më pak shpenzime në krahasim me atë me rrjeta fundore. Duke zëvendësuar tashmë anijet e amortizuara, drejtoria e peshkimit i shpërndau në gjithë hapësirën ujore të vendit: 17 motopeshkatore në Shëngjin, 12 në Durrës, 8 në Sarandë dhe 28 në Vlorë, ku edhe përpunohej sardelja.

Tashmë sektori i peshkimit, si pjesë e industrisë ushqimore, kishte arritur një nivel të lartë zhvillimi. Duke parë edhe përvojat e vendeve fqinje, sidomos të Italisë, gjatë vitit 1972 u bënë përmirësime teknologjike për përmirësimin dhe standardizimin e veglave e të pajisjeve të peshkimit, duke i përafruar me ato italiane. Po në këtë kohë filloi ndërtimi i rrjetave të reja me parametra të lartë, si ato tip Dallëndyshe, ndërsa në Vlorë të tipit Skifter, të cilat u përdorën në peshkatoret me fuqi motorike 200 e 400–500 kf. Futja në përdorim e këtij tipi rrjete bëri që në vitet 1978–1982 në flotën e peshkimit të fillonte gjerësisht gjuetia në thellësitë mbi 200 m,

pasi edhe anijet e reja të prodhuara nga kantieri detar Durrës ishin parashikuar për këtë lloj gjuetie.

Kalimi në gjueti të thella në ujërat ndërkombëtare, rriti ndjeshëm rendimentin. Tani peshkatoret dilnin për gjueti deri në 10 ditë, gjë që kërkonte edhe një profesionalizëm më të madh nga ekuipazhet. Për ta vënë në baza më të shëndosha këtë lloj sektori, në Durrës u krijua edhe një stacion për kërkime shkencore në det, që më vonë u pajis me anijen Mëno Xhuveli, me motor 408 kf, ku bëhej eksperimentimi i tipave të rinj të rrjetave, rrjetave fundore (tratakoçave), të rrjetave pelagjike e gjysmëpelagjike të projektuara e të prodhuara në vend.

Ndërkohë, në vitin 1973 u ngrit kantieri i riparimit të anijeve të peshkimit, që dalëngadalë u bë qendra e riparimit të anijeve të vogla si dhe baza për ngritjen e ndërmarrjes për ndërtimin e riparimin e mjeteve të peshkimit. Në këtë kantier u arrit që për pak vite të riparohen rreth 40 anije me fuqi motorike deri në 80 kf, ndërkohë që filloi ndërtimi i motobarkave të mëdha me fuqi motorike mbi 400 kf. Si rrjedhim i zbatimit të projekteve shken-core, në vitet 1978–79 ndërmarrja e peshkimit arriti rendimente të larta. Në tërësi, pjesën më të madhe të prodhimit e zinin stavridhi, vopa, karkaleci, merluci etj., kurse sardelja ishte furnizimi bazë për kombinatin e konservave në Vlorë si dhe për frigoriferët e tregtisë nëpër rrethe.

Ndërsa në vitet ‘80, në peshkimin detar iu dha një rëndësi e veçantë shtimit numerik të flotës së peshkimit me anije të reja, duke synuar në ripërtëritjen e flotës së vjetër me prodhimin e rreth 40 anijeve me 400–575 kf dhe rreth 30 anijeve për sardele me fuqi motorike 300 kf. Njëkohësisht, filloi edhe ndërtimi i rreth 20 motobarkave për modernizimin e flotës së peshkimit artizanal për të katër ndërmarrjet e peshkimit detar.



Peshkatore e prodhuar në Kantierin Detar Durrës

Për këtë, peshkimi pelagjik me rrjeta tërheqëse binjake u përcaktua si drejtim kryesor i punës në të ardhmen, teknologji të cilën e futën në Shqipëri specialistët e kualifikuar në Itali. Me një punë këmbëngulëse, kjo përvojë u zbatua shpejt, duke arritur që brenda 6 muajve të përshtaten për gjueti binjake 12 çifte anijesh, gjë që solli një rritje prej 20% të prodhimit të peshkut dhe ulje prej 30% të shpenzimeve në krahasim me peshkimin tradicional me rrjeta fundore. Paralelisht, u vu në zbatim, gjithashtu, edhe gjuetia me mjete rrethuese e peshkut ton, duke caktuar nga një anije për çdo ndërmarrje. Por në këtë fushë rezultatet nuk qenë të kënaqshme, pasi shpejtësia e anijeve duhet të ishte të paktën 15 nyje, ndërkohë që peshkatoret e prodhimit shqiptar lundronin me 9–10 nyje.

Në këto vite u bënë përpjekje për realizimin e peshkimit të molusqeve mbi bazën e përvojës italiane, duke sjellë për këtë qëllim në vitin 1983 një anije italiane tip vongoliere (moluskatore) nga Ankona, që do të kontrollonte për një muaj bregdetin shqiptar. Më pas, të dhënat e kontrollit të kësaj anijeje do të shërbenin për të përcaktuar sasitë e përafërta të llojeve të molusqeve detare, shtrirjen e tyre përgjatë bregdetit tonë si dhe numrin e anijeve që do

të duheshin për këtë punë. Pas përfundimit të studimit, u porositën në San Benedetto del Tronto, Itali, pesë anije moluskatore. Dhe rezultati nuk mungoi; vetëm vitin e parë secila nga këto barka peshkoi një sasi 3–4 herë më të madhe molusqesh se në bregun italian. Në këto vite eksportimi i molusqeve arriti shifra të larta, p.sh., nga Durrësi dhe Vlora u eksportuan deri 3–4 mijë kv në vit, kurse midhje nga Butrinti u eksportuan deri 10–12 mijë kv në vit.

Ja ecuria e zënies së peshkut në vend për periudhën 1950-1990:

Emërtimi	*Viti 1950*	*Viti 1970*	*Viti 1990*
Zënie peshku në det	*1.000 t*	*2.532 t*	*7.031 t*
Zënie peshku në ujëra të brendshme	–	*1.748 t*	*3.272 t*
Midhje e molusqe	–	–	*4.624 t*
Gjithsej	*1.000 t*	*4.280 t*	*14.927 t*

Në këto vite vlen të theksohet formimi i dy ndërmarrjeve me kapital të përbashkët italo-shqiptar; AIDA për peshkim me rrjeta fundore dhe ALBAMAR për gjueti molusqesh.

Po ashtu, me ngritjen e impiantit të rritjes së midhjeve në Butrint, u ndërtua edhe kompleksi ushqimor i përpunimit, trajtimit e konservimit të tyre në Çukë të Sarandës. Ndër vite, me shtimin e prodhimit të peshkut në Shqipëri, lindi nevoja e përpunimit të tij, prandaj në fillim të viteve ‘80 u ndërtua fabrika e konservimit të peshkut në Lezhë, ndërsa më 1989 edhe një tjetër në Durrës.

Duhet shënuar se, me ndryshimin e sistemit politiko-shoqëror dhe fillimin e proceseve demokratike, kjo lloj industrie në gjithë vendin u shkatërrua plotësisht. Si pasojë e eksodit të ndodhur më 1991, një sasi e konsiderueshme peshkatoresh u dëmtuan, u mbytën, një pjesë mbetën në portet italiane. Shumë kapitenë, detarë, specialistë u përfshinë në këtë eksod nga të gjithë portet e vendit.

Kjo situatë e nderë paralizoi tërësisht industrinë e peshkimit në Shqipëri, duke e futur në kolaps. Kështu, më 7 mars 1991, vetëm në Brindizi kishin mbërritur 28 anije tregtare, peshkatore dhe ushtarake me refugjatë nga brigjet shqiptare, në Otranto 5 anije, në Bari 14 anije etj. Për këtë, në Brindizi mbërriti një delegacion i autoriteteve shqiptare të kohës, që, krahas interesimit për qytetarët e larguar, u bisedua për kthimin mbrapsht të kësaj pasurie kombëtare. Brenda muajit mars u kthyen rreth 48 mjete lundruese nga Italia, por tashmë detaria shqiptare ishte plotësisht e paralizuar.

Në kushtet aktuale lindi nevoja e riorganizimit të peshkimit në Shqipëri. Me vendim të Ministrisë së Ushqimit, në muajt qershor–korrik 1991 u formuan katër kooperativa private peshkimi. Me ekuipazhet ekzistuese të barkave dhe 1–2 veta nga administrata, rifilluan veprimtarinë dy ndërmarrje të përbashkëta italo-shqiptare të krijuara me 1990 si dhe një kooperativë mekanikësh, rrjeta-punuesish etj.

Me këtë organizim të ri, në të katër portet e vendit u rrit interesi nga të gjithë për ruajtjen e mjeteve të peshkimit, pasi gjithë ekuipazhet ishin bashkëpronarë të tyre. Ndërkohë që në vitin 1993 filloi privatizimi gradual i mjeteve të peshkimit, kurse kooperativat u shkrinë, pasi e kishin përmbushur misionin e tyre. Duhet theksuar së gjatë këtyre viteve, veçanërisht në vitet 1994–97, në portet e vendeve fqinje u bllokuan shumë mjete peshkimi si rrjedhim i përdorimit të tyre nga ekuipazhet për veprimtari të paligjshme.

Pra, peshkimi ndër shekuj e vite ka plotësuar një pjesë sado të vogël të nevojave ekonomike të popullsisë, kurse pas Luftës II Botërore ky sektor u krijua, u zhvillua dhe arriti nivel të lartë, duke dhënë kështu një ndihmesë të madhe në rritjen e prodhimit të peshkut.

Vitet e tranzicionit sollën ndryshime rrënjësore në strukturën e flotës së peshkimit. Këto ndryshime kanë të bëjnë me kalimin nga

zhvillimi i përqendruar në atë privat, me zëvendësimin e një pjese të konsiderueshme të anijeve të prodhuara nga kantieri detar, që kishin norma të larta konsumi, me anije të vogla (pjesa më e madhe prej druri), më komode etj.



Durrës 2008 – motopeshkatorja Rozafa Fish

Duhet theksuar se në fillim të viteve 2000 një zhvillim shumë të madh mori rritja e rasatit të peshkut, veçanërisht e koces dhe e lavrakut, duke plotësuar një pjesë të nevojave ushqimore të po-pullsisë dhe të turizmit. Si të tilla mund të përmendim fermat e peshkut (rezervatet) në gjirin e Vlorës (në bregun lindor të Ka-raburunit), në kënetën e Durrësit, në gjirin e Palermos, në gjirin e Butrintit etj. Kurse prodhimi i midhjes u rrit në mënyrë të ndjeshme. Gjithashtu, në këto vite, me privatizimin e këtij sektori, u rrit shumëllojshmëria e peshkut të zënë dhe të konsumuar në vend. Në restorantet e zonave bregdetare dhe të qyteteve kryesore konsumi i prodhimeve të detit iu afrua shumë konsumit të mishit.

Si pasojë e ardhjes së barkave të vogla e të shpejta, si moto-fluga, motoskafë etj., filloi gjuetia me linja me grepa (fundore dhe sipërfaqësore), peshkimi me mrezha najloni ose nica perloni (me rrethim ose vijë të drejtë, përgjatë bregut ose tokë-thellësi), pe-

shkimi me linjë me kosha, kanaçe (për oktapodin) si dhe gjueti sportive me pushkë, grepa etj. Në çdo kohë, veçanërisht në vitet e tranzicionit, u mori përhapje edhe gjuetia e paligjshme, si me ndriçim natën, me dinamit, gjueti me rrjeta fundore në thellësi të vogla në periudhat e shumimit të peshkut etj., veprime të cilat në vitet '90 dëmtuan rëndë florën dhe faunën detare të vendit.

Por krahas efekteve negative, zhvillimi i peshkimit nuk u ndal; në fillim të viteve 2000 në këtë sektor u vërejt një shtim i numrit të motopeshkatoreve, sidomos i atyre prej druri për gjueti me rrjeta fundore deri në 300 metra thellësi, të blera në Itali e Greqi.

XXIX. EPILOG



Si popuj paganë që ishin, ilirët besonin te dielli, uji, zjarri, yjet etj., prandaj edhe çdo dukurie të natyrës i kushtonin një perëndi të veçantë. Besimin e tyre pagan ilirët e kishin të pasqyruar edhe në stemën e tyre (fotoja përbri), ku **kurora mbretërore** merrte shkëlqim nga **ylli me gjashtë cepa**, që pushonte mbi **hënën e shtrirë**, që s'ishte gjë tjetër veçse simbol dodonian. Prandaj, ndoshta, edhe Skënderbeu e Ismail Qemali në krye të shqiponjës në flamurin e tyre vendosën këtë yll.

Sipas studiuesve të ndryshëm, edhe shqiponja ka qenë dodoniane, pasi ajo mishëron një nga atributet e mirëfillta të Zeusit pellazg të Dodonës, prandaj atë e kishte edhe Akili në mburojë, edhe Pirro Molosi në flamur.

Deti është pjesë e planetit Tokë dhe veçanërisht popullsia bregdetare i ka pasur sytë gjithmonë drejt tij; prej detit ata prisnin të mirën dhe të keqen. Nga legjenda të moçme thuhet se prej detit doli bajlozi i zi, që nënkupton pushtuesit; egërsirat e detit ishin me shumë koka, kur i prisje njërën, dilte një tjetër, pra pushtuesit nuk kanë reshtur, kanë qenë të shumtë...

Ilirët qenien e tyre pranë detit e kishin hyjnizuar. Ata, si paganë që ishin, besimin e shndërrimit metamorfozik të njeriut, ndër të tjera, ia kushtonin edhe hapësirës zotfuqi detare, që paraqitej si fisnike, mëshirëmadhe dhe mirëbërëse për tá. Kjo duket qartë në

legjendën për djalin e mbretit, ku thuhet se ai duhej të martohej me vajzën tek e cila do të binte heshta e lëshuar prej harkut të tij. E fati e çoi në breg të detit; ku heshta e tij ra pranë një breshke të madhe, të cilën, sipas legjendës, ai duhet ta merrte në shtëpi. Çuditërisht, të nesërmen, kur ai u kthye në shtëpi, i gjeti gjithë punët të bëra, prandaj vendosi të ruante. Ditën tjetër, kur breshka mbeti vetëm, ai pa se prej saj doli **"e bukura e detit"** (Hyjnia e detit), prandaj ndofta thuhet se mishi i breshkës nuk duhet të hahet...

Kurse udhëtarët dhe detarët ilirë i mbronte hyu **Redon**; relikë e tij mund të jetë ndofta edhe emërtimi kepi i Rodonit – Redonit, një nga pikat bregdetare nga ku detarët ilirë niseshin plot shpresë për udhëtime në detet pa fund.

Flladi i detit të mbush me frymë, rrezet e diellit në buzë të detit janë më të forta, jeta në bregdet është më e begatë. Ulqini lulëzoi vetëm prej zhvillimit të detarisë, jeta e tyre ishte deti. Ndofta prandaj populli ndër shekuj ka thënë: "Pranë detit – afër mbretit", ku jetohet më mirë. Pra nga deti ka ardhur edhe e mira, me detin ata kanë jetuar, edhe sirenat e bukura nga deti thuhet se dilnin.

Vetë jeta në bregdet i bëri ilirët detarë; në det ata dilnin për të peshkuar, nëpërmjet detit ata mbanin lidhje me njeri-tjetrin, jepnin e merrnin. Dhe kur deti tërbohej, rreziku ishte i madh, por ata kishin Shën Nikollën që u jepte forcë për të përballuar erën dhe valët e detit. Prandaj edhe përgjatë bregdetit ilirik ka shumë vende të shenjta me të njëjtin emër, Shën Nikolla (Shënkoll).

Duke pasur shpresë, detarët iliro-shqiptarë e të tjerë detarë të Mesdheut, kur pushonin në gjirin e Gramës, gdhendnin në gurët e saj të mermertë spiranca, anije, kryqe etj.

Pirroja i Epirit u bë me famë pasi kaloi me anije ushtrinë tij drejt Gadishullit Italik, ku fitoret e tij lëkundën seriozisht Romën. Simboli i Pirro Molosit (Burrit) në flamur kishte një shqiponjë mali që shikonte larg, njëra këmbë e së cilës ishte mbështetur mbi një

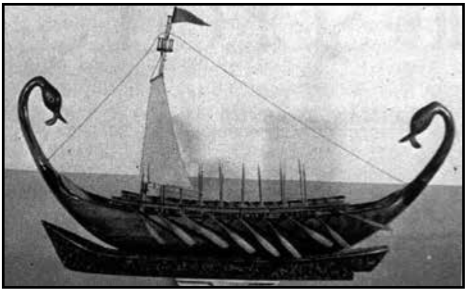
radhë luftëtarësh dhe tjetra mbi një radhë varkëtarësh.

Sipas një legjende të vjetër ilire, një anije e dëmtuar nga valët e detit rrezikohej të mbytej; ishte gjarpri ai që me trupin e tij zuri të çarën, duke i shpëtuar kështu detarët nga mbytja.



Gjarpëri mbrojtës ilir

pllakë guri e shek. III–II p.e.s[212].



Barkë tip lembe me kokë gjarpri

të gdhendur në ballë dhe në prapëse

Prandaj labeatët në pëlhurat e anijeve të tyre pikturonin gjarprin e në ballë të anijeve të tyre shpesh gdhendnin kokën e tij; ndoshta, prandaj edhe në popullsinë bregdetare mbajtja e lëkurës së gjarprit në shtëpi shihej si gjë e mirë. Deri në ditët tona besohet se çdo shtëpi ka një gjarpër, që quhet mëma e shtëpisë e kur ai shfaqet, menjëherë dikush duhet t'i vendosë përpara një enë me ujë. Në qoftë se e vret atë, fatkeqësitë nuk të ndahen kurrë...

Për detarët, në rast stuhie, si shpresa e fundit konsiderohet spiranca, që do të thotë "shpresë". E këtë simbol ndër shekuj e kanë përdorur si stoli familjet e detarëve e të peshkatarëve. Vashat e bukura e varnin atë si stoli në gjoks majtas (nga ana e zemrës) ose si varëse në qafë, kurse detarët atë e vendosnin në ballë, në kapele, që t'u jepte hijeshi e shpresë. Ndoshta, prandaj një pjesë e

212 *Muzeu Historik Kombëtar, Tiranë.*

konsiderueshme e forcave detare në botë sikurse edhe forcat detare shqiptare, simbolin e spirancës e kanë pjesë të uniformës së tyre.

Pamjet e bukura në bregdet gjithmonë kanë frymëzuar njerëzit me ndjenja, poezitë e bukura, muzika e ëmbël janë më hyjnore pranë detit.

Një ndër ta, poeti romak Annaei Lucani, që jetoi në vitet 39–65 (të erës sonë), e përshkruan plot ndjenja lëvizjen e anijeve në detet Jon e Adriatik:

Përtej deti i gjerë shrihet,
qoftë kur anijet me vela shkojnë drejt skelave të tua
o Kerkyrë!
qoftë kur majtas synohet Epidamni ilir,
duke u drejtuar drejt valëve të Jonit.
Këtu strehohen varkëtarët,
kur Adriatiku të gjitha fuqitë e veta i vë në lëvizje,
dhe kur Keraunia[213] fshihet ndërmjet reve,
dhe kur Sasoni kalabrik,
zhduket nën valët shkumëzuese [214]

Këtë pamje të bukur e soditnin edhe familjet e detarëve, të cilat, plot mall, ankth e frikë, pritnin në dritare të dashurit e tyre të ktheheshin plot shëndet prej deteve pa fund...

Ja si e përshkruan një këngë ulqinake e shek. XVIII këtë moment:

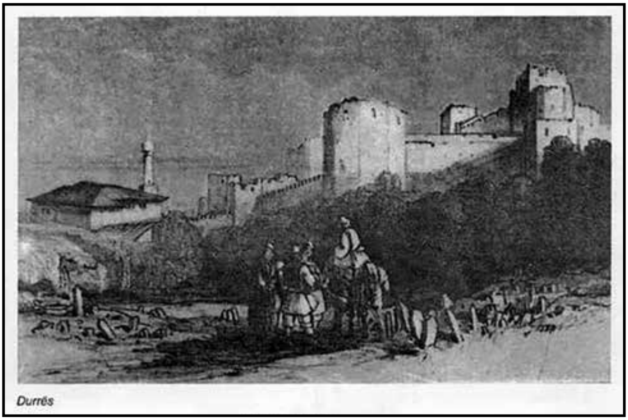
“Kur vjen baba, mori nanë?
Nuk di, bij, ç’ka me thanë.
Kur t’vjen burri, mori nuse?
S’di ç’ka të tham, mori loce.

213 Keraunia – vargmali Akrokeraun (Vetëtima), Vlorë–Radhimë–Tragjas–Dukat–Bregu i Detit.
214 M. Annaei Lucani, Ilirët dhe Iliria te autorët antikë, Tiranë, 2002, f. 176.

Deti i gjanë, o mori shoqe,
Kur ta shfaq burrin te dera,
Frigë po kam se do t'm le zemra.
Kur ta shfaq babën n'lima,
Fluturoj si zok m'i pa..."

Piktorët e mëdhenj peizazhet e bukura të tyre ia kanë kushtuar bregdetit. Eduard Lirin, p.sh., e mahniti bukuria bregujore e Janinës dhe e Durrësit, prandaj edhe disa nga veprat e tij ua kushtoi atyre.

Ndërsa lord Bajroni, me Charles Haroldin e tij të famshëm, frymëzimin e gjeti në buzëliqenin e mrekullueshëm të Janinës e në bregdetin e begatë të Çamërisë..



Eduard Lear: Durrësi, 1850

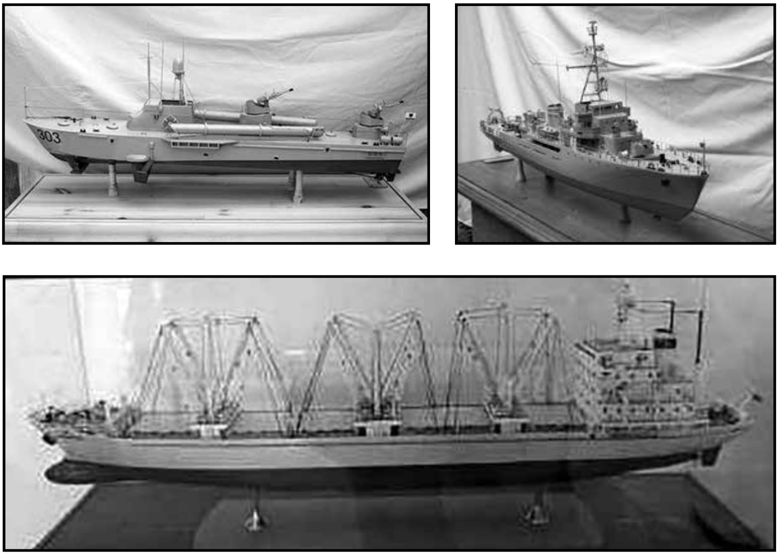
Edhe artistët e dalë nga gjiri i popullit shqiptar, si trashëgimtar i kësaj pjese bregdetare, poezitë dhe muzikën e bukur, pikturat romantike, dashurinë e kanë lidhur gjithmonë me detin. Qysh në lashtësi në amfora e vazo të ndryshme të zbuluara në trevat shqiptare duken qartë zbukurime detare, si sirena, anije, valë deti etj. Ndërsa Shkodra, në shek. II p.e.s, në monedhat e veta kishte

derdhur formën e anijeve, sepse jeta e skutarinëve ishte e lidhur me ujin, liqenin; marrëdhëniet e ndërsjella në Adriatik e Jon i kishin gjithmonë përmes lumit Buna.



Posta Shqiptare – seri pullash postare kushtuar traditës detare

Në shek. XX, një pjesë e konsiderueshme e veprave artistike në Shqipëri kanë pasur si motiv ose frymëzim detin, gjë që vërehet në peizazhet pa fund, në këngët e bukura, në orenditë zbukuruese, si në punime balte, bizhuteri etj. Kurse tradita detare iliro-shqiptare vazhdimisht është pasqyruar nga filatelia shqiptare në seritë e pullave të saj postare, si dhe në ekspozitat kombëtare me maketet e anijeve të bëra nga mjeshtri shqiptar Luan Shabani etj.



Makete të anijeve ushtarake MS tip Taushan,

MH tip T-43 dhe i anijes tregtare Arbëria

BIBLIOGRAFIA

Alia, Ramiz, Jeta ime – kujtime, Tiranë, 2010.
Arkivi i Muzeut Historik të FLD-së pranë Akademisë së Detarisë Vlorë
Arkivi qendror i FA
Autoriteti Portual Durrës, PORTI YNË në rrjedhën e viteve, Tiranë, 2009.
Barleti, Marin, Historia e Skënderbeut (bot. III), Tiranë, 1983.
Brisku, Bahri, Gjurmime Shqiptare, Tiranë, 1994.
Buletini i Universitetit Shtetëror të Tiranës, Tiranë 1962
Ducellier, Allen, Les Albanies a Venise, sec. XIV – XV, bot. II, 1967.
Faverial, Zhan Klod, Historia (më e vjetër) e Shqipërisë, Tiranë, 2004.
Fjalori Enciklopedik Shqiptar, Tiranë, 1986.
Flamuri, Naim e Sami, E përjetshme është Shqipëria, Tiranë, 2008.
Garces, Maria Antonia, Servantesi në Algjer, një përrallë robërie.
Gazeta "Bashkimi", Tiranë, 1970.
Gazeta "Detaria shqiptare".
Gazeta "Detaria", rr. 1/2005 dhe nr. 2/2006.
Gazeta "Metropol", 20 mars 2013.
Gazeta "Tomori", 19 mars 1941.
Haxhibrahimi, Maksut, Detaria e Ulqinit nëpër shekuj, Ulqin, 1994.
Historia e bujqësisë dhe agroindustrisë, Tiranë, 2003.
Historia e Shqipërisë, vëll. I, Tiranë, 1959.
Historia e Ushtrisë Shqiptare, pjesa I, Tiranë, 2000.
Historiku i FLD-së dhe Historikët e BUD-eve.
Hoti, Ferid R., Shkodra free zone, Shkodër, 1999.
Hotova, Myslim, Priftis, Kleopatra, Haxhi Mihal Daliani, pema gjigante e Shqipërisë në Kretë, heroi legjendar i botës, Atlas, Tiranë, 2003.
Hotova, Myslym, Berati dhe Ulqini, dëshmi e faktit historik të

përbashkët, Gazeta "DITA", 6 tetor 2004.
Il corpo delle capitanerie al servizio della nazione, Romë 1965.
Ilirët dhe Iliria te autorët antikë, Toena, Tiranë, 2002.
Jahaj, Idajet, Shtatë detet e Himarës, Tiranë, 2001.
Kaçupaj, Kastriot, Kapedania Arvanite, Athinë, 1997.
Kadare, Ismail, Dimri i Vetmisë së Madhe, Tiranë, 1973.
Kërçelli, Shefqet, Antologji e detarisë Shqiptare, vëll. I (2012) e II (2013), Durrës.
Kola, Aristidh, Arvanitasit dhe prejardhja e grekëve, Tiranë, 2007.
Kujtime të veteranëve të flotës luftarake dhe tregtare.
Manfroni, Camillo, Storia della marina italiana, Bologna, 1914–1918.
Mati, Abdi, Traditat detare të popullit shqiptar, dokumentar, pjesa I dhe II.
Mato, Martin, Ritualet e para pagane, Gazeta "Albania", Prishtinë, 1 shkurt 2010.
Mathieu, Aref, Shqipëria, odiseja e pabesueshme e një populli parahelen, Tiranë, 2007.
Meçollari Artur, Incidenti i kanalit të Korfuzit, drejtësi e anuar, Vlorë, 2009.
Meçollari, Artur, Kundërshtitë juridike detare midis RPSh dhe OKB, Tiranë 2012.
Meksi, Vasil, Familja Meksi, historiku dhe episode të vjetra, Athinë, 1984.
Memushaj, Rami, Himara, TOENA, Tiranë, 2003.
Mihancevic, Lovro, Po Albaniji, Zagreb, 1911.
Muner, Paulo, Një histori shkodrane, Tiranë, 2002.
Myftiu, Petrit, Kundëradmiral Abdi MATI, Tiranë, 2007.
Myftiu, Petrit, Në bazën detare të Pashalimanit, Tiranë, 2005.
Papadhimitri, Arqile, Historia e Lundrimit Detar, Tiranë, 1968.
Parruca, Agim, Porti i Shkodrës në historinë e lundrimit shqiptar.
Pilika, Dhimitër, Pellazgët, origjina jonë e mohuar, Tiranë, 2005.

Pîrî Reis, Kitab –i Bahriye, vol. 2, Ankara, 1960 (kopje e vitit 1533).
Pjesë të shkëputura nga artikuj të shtypit periodik.
Polibi, Historia e përgjithshme, 40 vol.
Pomponi, Melae, De Chorographia, Shek. I pas Krishtit.
Revista "Bijtë e detit", Tiranë.
Revista "Horizonti", nr. 2, 1984.
Revista "Ylli", 1975, 1976, 1986.
Russkaja enciklopedija, vol. 7, Moskva, 1959.
Saleo, Ferdinando, Shqipëria, gjashtë muaj mbretëri, Tiranë, 2000.
Skylaksi, Lundrimi, shek. VI–V p.e.s.
Titani Gj., Hasani P., Personalitete ushtarake shqiptare në vite, vëll. I, Tiranë, 1997.
Tradita detare e popullit shqiptar (broshurë), Tiranë, 1959.
Ulqinaku, Hajro, Detarë, peshkatarë ulqinakë, Ulqin, 2002.
Voshtina, Fatosh, Industria Ushtarake Shqiptare, Tiranë, 2009.
Voshtina, Fatosh, Marrëdhëniet shqiptaro-sovjetike në bazën detare të Vlorës, Tiranë, 2008.
Zeqiri, Fadil, Ilia Dashi, Tiranë, 1976.
Zeqo, Mojkom, Arkeologjia dhe hyjnitë ilire, Tiranë, 2011.
Zeqo, Mojkom, Mujo Ulqinaku, Tiranë, 1975.
Zojzi, Rrok, Traditat detare të popullit shqiptar, Tiranë, 1959.